ACCESO AL SITIO Y RESEÑA

¿Cómo accedo al Portal?

1. Abra su explorador de internet utilizando Google Chrome, Mozilla, or Firefox. Tambien se puede utilizar Internet Explorer.
2. Teclee: http://bmp.sandag.org/ en la barra de direcciones.

¿Qué es el Menú de Navegación?

El Menú de Navegación (del lado izquierdo de la pantalla) proporciona antecedentes del BMP California-Baja California.



A continuación le proporcionamos una breve explicación de las principales categorías:

Plan Maestro Fronterizo	Reseña del BMP California-Baja California 2008
Dependencias	Directorio de dependencias participantes en la Actualización del BMP California-Baja California 2014

Actualización Técnica (2014)	Breve reseña de la Actualización del BMP California-Baja California 2014
Mi Cuenta	Permite al usuario iniciar sesión y gestionar proyectos
Contáctenos	Permite al usuario enviar un correo electrónico al Administrador

¿Cómo inicio sesión?

Para iniciar su sesión, haga click en "Mi Cuenta" en el Menú de Navegación del lado izquierdo de la pantalla.



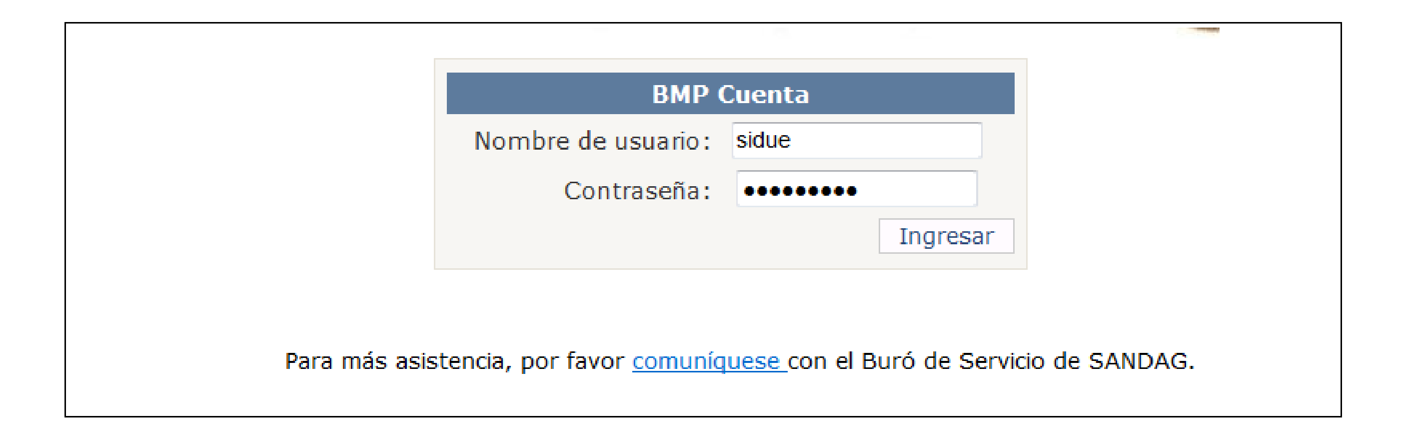
¿Cuál es mi Nombre de Usuario?

Su Nombre de Usuario es el nombre abreviado de su dependencia (por ejemplo “sandag,” o “sidue” o “tijuana”). (Ver Listado de Nombres de Usuario en el Apéndice A.)

Favor de recordar que el nombre de usuario es sensible a mayúsculas y minúsculas. Use solo minúsculas.

¿Cuál es mi contraseña?

Se le asignará una contraseña y se le enviará por correo electrónico directamente al representante del Grupo Técnico de Trabajo. Cada dependencia contará con un solo nombre de usuario y contraseña.



Una vez que inicie sesión, aparecerá la siguiente pantalla:



¿Qué hago si olvidé mi contraseña?

En caso de olvidar su contraseña, comuníquese con el administrador. Las instrucciones aparecen en la sección titulada “Contactar al Administrador”.

¿Cómo cierro la sesión?

Puede cerrar la sesión en cualquier momento que lo desee haciendo click en el botón de "cerrar sesión" en la esquina superior derecha de la pantalla.



¿Qué es la Barra de Menú?

La Barra de Menú (en la parte superior de la pantalla) le permite seleccionar cualquiera de las opciones disponibles.



A continuación se describen las opciones disponibles desde la Barra de Menú.

Ver Mis Proyectos	Es una modalidad para ver exclusivamente los proyectos presentados por la dependencia a la que pertenece el usuario. El usuario podrá hacer uso del menú desplegable de tipos de proyecto para trasladarse entre un tipo de proyecto y otro.
Ver Proyectos de Otros	Es una modalidad que permite exclusivamente ver los proyectos presentados por todas las demás dependencias, salvo los proyectos presentados por su propia dependencia. Esta información le es útil al usuario para fines de tener una buena coordinación entre las distintas dependencias.
Editar Mis Proyectos	En esta modalidad, el usuario podrá actualizar o eliminar proyectos presentados previamente en el listado de proyectos.
Agregar Nuevo Proyecto	Se elige esta opción cuando el usuario desea agregar un nuevo proyecto.
Someter Proyectos	Se elige esta opción cuando el usuario esté listo para someter oficialmente proyectos a incluirse en la Actualización del BMP
Informes y Recursos	Esta opción permitirá al usuario descargar diversos documentos. Incluirá la presente Guía del Usuario y otros documentos de referencia.
Contactar a un Administrador	Elija esta opción cuando necesite comunicarse con un administrador vía correo electrónico.

¿Cuál es la fecha límite de presentación?

La fecha límite de presentación aparece en rojo en el centro de la pantalla (arriba de la Barra de Menú). (Ver imagen anterior). **El sistema no permite que se carguen datos al proyecto después de la fecha límite.**

Una vez que venza la fecha límite, la Oficina de Servicios de SANDAG descargará todos los proyectos y los priorizará según los criterios de evaluación que se establecieron en el esfuerzo del BMP 2008 y los criterios revisados adicionales que aprobó el PAC.

¿Qué es un Tipo de Proyecto?

La mayoría de las pestañas en la Barra de Menú contienen un menú desplegable en el que aparecen los tipos de proyectos. Todo proyecto quedará agrupado en una de seis categorías o tipos de proyecto.

Los proyectos que se presentan deberán incluirse en un documento de planeación aprobado por una o más de las dependencias participante en el BMP. (Véase la excepción prevista para proyectos de inversiones menores de capital y operativas a corto plazo que se explica en la tabla siguiente.)



Los seis tipos de proyecto son:

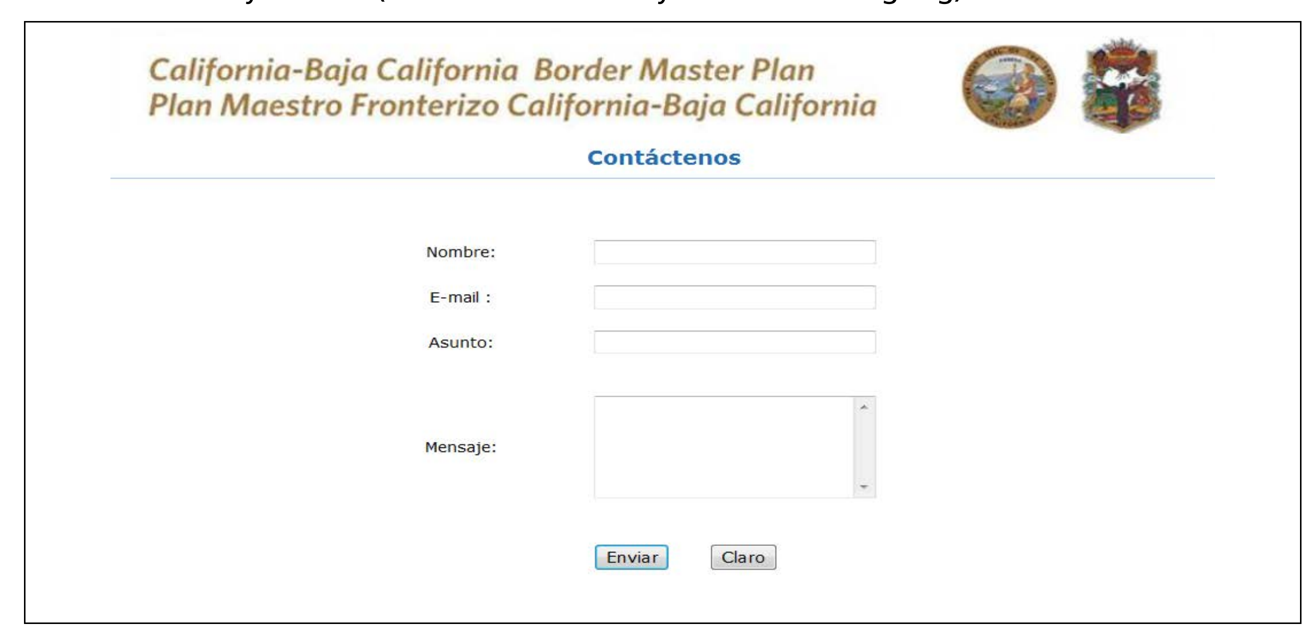
Garita	Proyectos de garitas de cruce fronterizo
Ferroviario	Los proyectos ferroviarios incluyen separaciones de elevación ferroviaria y proyectos de transporte público agilizado ya sea de tren ligero o autobús
Intercambio (Intersección)	Proyectos de intercambio (intersecciones) por jurisdicción
Camino (Vialidad)	Proyectos de obras viales por jurisdicción
Modo de transporte no-motorizado	Por proyecto de transporte no-motorizado se entiende aquellos proyectos de infraestructura peatonal o ciclista. Dichos proyectos se catalogarán para referencia, mas no se priorizarán.
Inversiones menores de capital y operativas a corto plazo	Los proyectos de inversiones menores de capital y operativas a corto plazo se refieren a proyectos cuya intención es facilitar el despacho de peatones y vehículos en las garitas, de tal forma que se agiliza el flujo de bienes y personas. Proyectos de inversiones menores de capital son aquellas mejoras en infraestructura que tienen un costo monetario

	relativamente bajo y pudieran ser proyectos independientes o estar vinculados con alguna mejora operativa. Las características que distinguen a estos proyectos son: 1) El proyecto tiene fecha de finalización dentro del periodo de "corto plazo" (2013-2014) 2) El proyecto tiene un claro vínculo con la reducción de tiempos de espera de los cruces 3) El proyecto de infraestructura tiene un costo menor a $3 millones de dólares americanos Los proyectos de inversiones menores de capital y operativas de corto plazo para reducir los tiempos de cruce se catalogarán para fines de referencia, mas no se priorizarán. Los proyectos podrían formar parte de un documento de planeación existente y autorizado, o podría tratarse de ideas innovadoras para reducir los tiempos de cruce que no formen parte de ningún documento de planeación.

CONTACTAR A UN ADMINISTRADOR

Existen varias formas de comunicarse con un administrador.

1. Ir a "Contactar a un Administrador" en la Barra de Menú que aparece en el extremo superior de la página. Ingrese su nombre, correo electrónico, junto con sus comentarios o dudas en el recuadro de mensaje, y luego haga click en el botón de "Enviar".
2. Es posible también acceder a este mismo formato seleccionando "Contáctenos" en el Menú de Navegación.
3. En caso de cualquier duda y/o si necesita apoyo inmediato, por favor no dude en comunicarse directamente con Andrea Hoff (619.699.1983 ó andrea.hoff@sandag.org) o con Cheryl Mason (619.699.1951 ó cheryl.mason@sandag.org).



CÓMO VER MIS PROYECTOS

1. Ir a “Ver Mis Proyectos” en la Barra de Menú en la parte superior de la página.
2. Debajo de “Ver Mis Proyectos”, haga click en el menú desplegable de Tipo de Proyecto. Seleccione el Tipo de Proyecto que quiere ver.
3. Haga click en el vínculo “Ver” que aparece a la izquierda del proyecto que desee ver. Utilice el botón “Siguiente” para navegar por los recuadros de descripción del proyecto y revisar la información.
4. Haga click en el vínculo “Mapa” para ver la ubicación del proyecto.

Nota: No le será posible editar, sólo ver datos de proyectos existentes.



CÓMO VER PROYECTOS DE OTRAS DEPENDENCIAS

1. Ir a "Ver Proyectos de Otros" en la Barra de Menú en la parte superior de la página.
2. Haga click en el menú desplegable de Tipo de Proyecto. Seleccione el Tipo de Proyecto que quiere ver.
3. Haga click en el vínculo "Ver" que aparece a la izquierda del proyecto que desee ver. Utilice el botón "Siguiente" para navegar por los recuadros de descripción del proyecto y revisar la información. Bajo esta sección no aparecerán aquellos proyectos presentados por su propia dependencia.

Nota: No le será posible hacer cambios a los datos de proyectos presentados por otras dependencias.



	ID de proyecto	Jurisdicción	Nombre de proyecto	Descripción	Rampa
Ver	2020001	Condado de San Diego	I-5 From North of SR 54 to J Street Overcrossing	Interchange Improvements, Local Road Improvements & New Structures	N/A

CÓMO EDITAR PROYECTOS:

Aquellos proyectos que presentó la dependencia a la que usted pertenece durante el 2008 fueron cargaron previamente a la base de datos en línea. En esta modalidad, usted podrá actualizar o eliminar proyectos que ya aparezcan en el listado de proyectos.

Favor de revisar todos los proyectos en la pestaña de “Editar Mis Proyectos” y eliminar aquellos que ya se hayan finalizado o que ya no se propone llevar a cabo. Si el proyecto continúa en existencia, podrá utilizar esta opción de “Editar Mis Proyectos” para actualizar datos del mismo.

Si el proyecto fue modificado de manera significativa con respecto al que se presentó en el BMP 2008 —por ejemplo, si pasó de ser un sólo proyecto de grandes dimensiones, a ser un proyecto en fases— entonces por favor elimine el proyecto original y capture los nuevos datos del proyecto para cada fase utilizando la pestaña de “Nuevo Proyecto”.

1. Ir a “Editar Mis Proyectos” en la Barra de Menú en la parte superior de la página.
2. Haga click en el menú desplegable de Tipo de Proyecto. Seleccione el Tipo de Proyecto deseado.
3. Revise el listado de proyectos y elimine cualquiera que ya se haya finalizado o que ya no se propone realizar.
4. Seleccione “Editar” o “Eliminar” en la columna de la izquierda y actualícelo según corresponda.

Nota: En la medida que vaya editando el proyecto, notará que algunos campos (para la Identificación y fecha del proyecto) se llenan automáticamente por el sistema.



5. Una vez que haya actualizado los datos del proyecto, aparecerán los siguiente mensajes:

Gracias por utilizar el Portal de Gestión de Datos del BMP.
El proyecto se actualizó de manera exitosa.

Si aún no actualiza o ingresa la ubicación de su proyecto, favor de ir a la pestaña de "Editar Mis Proyectos" y hacer click en el botón de "Mapa" para ingresar la ubicación del proyecto.

¿Listo para someterlo? Favor de ir a la pestaña de "Someter Proyecto" para que se priorice y enliste su proyecto.

6. Para capturar la ubicación del proyecto, haga click en el botón de "Regresar" para volver a la pestaña de "Editar Mis Proyectos".
7. Haga Click en "Mapa" para el proyecto en particular para ver un mapa de la ubicación del proyecto.
8. Siga las instrucciones para actualizar la ubicación del proyecto que aparecen en la sección de "¿Cómo Ingreso la Ubicación de Mis Proyectos?" más adelante en la presente Guía del Usuario. Las instrucciones para ingresar la ubicación de su proyecto también se incluyen en línea.

Recordatorio: Es de suma importancia que, una vez que se capturen los datos del proyecto y se ingrese su ubicación en el mapa, todos los proyectos sean registrados (submitted). Cerciórese de ir a la pestaña de "Someter Proyectos" para que su proyecto se priorice y aparezca en el listado. Todo proyecto deberá someterse a más tardar en la fecha límite para que se incluya en la priorización y el listado.

Botón de Instrucciones

Para ver instrucciones detalladas para el llenado de campos de datos, haga click en el botón de "Instrucciones". Nota: las instrucciones también se incluyen al final de la presente Guía del Usuario. Ver "Instrucciones Detalladas para Capturar Datos de Proyectos".

Botón para Conversión de Moneda

Se incluye un botón para conversión de moneda para hacer la conversión entre pesos mexicanos y dólares americanos de 2010. No es necesario usar esta herramienta si el costo del proyecto ya se encuentra en dólares americanos.

1. Haga click en el botón de Convertidor de Moneda para acceder a la herramienta.
2. Selecciones el tipo de conversión, ingrese la cantidad, y haga click en “Convertir”.
3. Favor de copiar y pegar la cantidad en dólares americanos al campo de Costo del Proyecto.

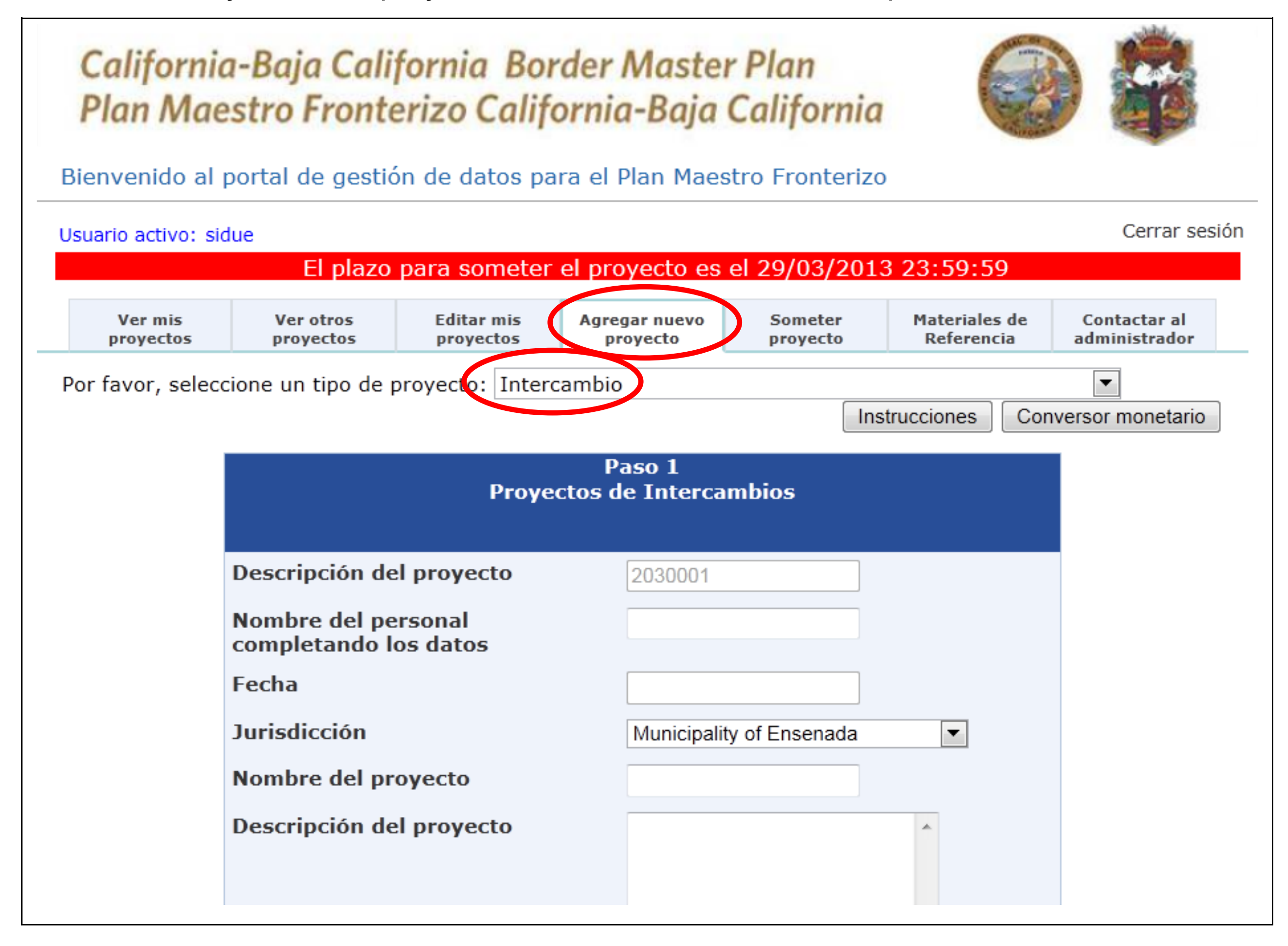


CÓMO AGREGAR NUEVOS PROYECTOS:

Todo nuevo proyecto deberá capturarse utilizando la pestaña de "Agregar Nuevo Proyecto".

1. Ir a "Agregar Nuevo Proyecto" en la Barra de Menú que aparece en la parte superior de la pantalla.
2. Haga click en el menú desplegable de Tipo de Proyecto. Seleccione el Tipo de Proyecto.
3. Llene los campos de datos según las instrucciones. Utilice el botón de "Siguiente" para navegar entre pantallas de datos. Favor de llenar toda la información posible ya que los datos son importantes para la priorización de proyectos.
4. Una vez que finalice la captura de datos, haga click en el botón de "Agregar a Mi Listado" para agregar el proyecto a su listado.

Nota: En la medida que vaya editando el proyecto, notará que algunos campos (para la Identificación y fecha del proyecto) se llenan automáticamente por el sistema.



Si desea una explicación detallada de campos de datos y de la herramienta para conversión de moneda, vea “Instrucciones” y “Conversión de Moneda” en la sección de “Cómo Editar Proyectos” de la presente Guía del Usuario.

Asimismo, la explicación detallada de los campos de datos aparece al final de la presente Guía del Usuario. Ver “Instrucciones Detalladas para Capturar Datos del Proyecto”.

1. Después de hacer click en el botón de “Agregar a Mi Listado”, aparecerán los siguientes mensajes:

> *Gracias por utilizar el Portal de Gestión de Datos del BMP.*
> *El proyecto se actualizó de manera exitosa.*
>
> *Favor de ir a la pestaña de “Editar Mis Proyectos” y hacer click en el botón de “Mapa” para ingresar la ubicación del proyecto.*

2. Para ingresar la ubicación del proyecto, haga click en el botón de “Regresar”.
3. Haga Click en la función “Mapa” del proyecto en particular para ver un mapa de su ubicación.
4. Siga las instrucciones para actualizar la ubicación del proyecto que aparecen en la sección de “¿Cómo Ingreso la Ubicación de Mis Proyectos?” más adelante en la presente Guía del Usuario. Las instrucciones para ingresar la ubicación de su proyecto también se incluyen en línea.

Recordatorio: Es de suma importancia que, una vez que se ingresen los datos del proyecto y se ingrese su ubicación en el mapa, todos los proyectos sean registrados (submitted). Cerciórese de ir a la pestaña de “Someter Proyectos” para que su proyecto se priorice y aparezca en el listado. Todo proyecto deberá someterse a más tardar en la fecha límite para que se incluya en la priorización y el listado.

CÓMO SOMETER UN PROYECTO:

Recordatorio: Es de suma importancia que, una vez que se capturen los datos del proyecto y se ingrese su ubicación en el mapa, todos los proyectos sean registrados (submitted). Cerciórese de ir a la pestaña de "Someter Proyectos" para que su proyecto se priorice y aparezca en el listado.

Todo proyecto deberá someterse a más tardar en la fecha límite para que se incluya en la priorización y el listado.

1. Ir a "Someter Proyectos" en la Barra de Menú en la parte superior de la página.
2. Haga click en el menú desplegable de "Tipo de Proyecto". Seleccione el Tipo de Proyecto que desea someter.
3. Haga click en el botón "Someter". Su proyecto desaparecerá de la lista. Podrá seguir viendo el proyecto en las pestañas de "Ver Mis Proyectos" y "Editar Mis Proyectos".



¿Es posible hacer cambios a un proyecto una vez que lo presente?

Si, durante el periodo de registro, usted registra su proyecto y posteriormente se dá cuenta que es necesario hacer correcciones, tendrá la posibilidad de ir a la pestaña de "Editar Mi Proyecto" y editar el proyecto según sea necesario. Su proyecto reaparecerá en la pestaña de "Someter Proyectos" y podrá volver a registrarlo.

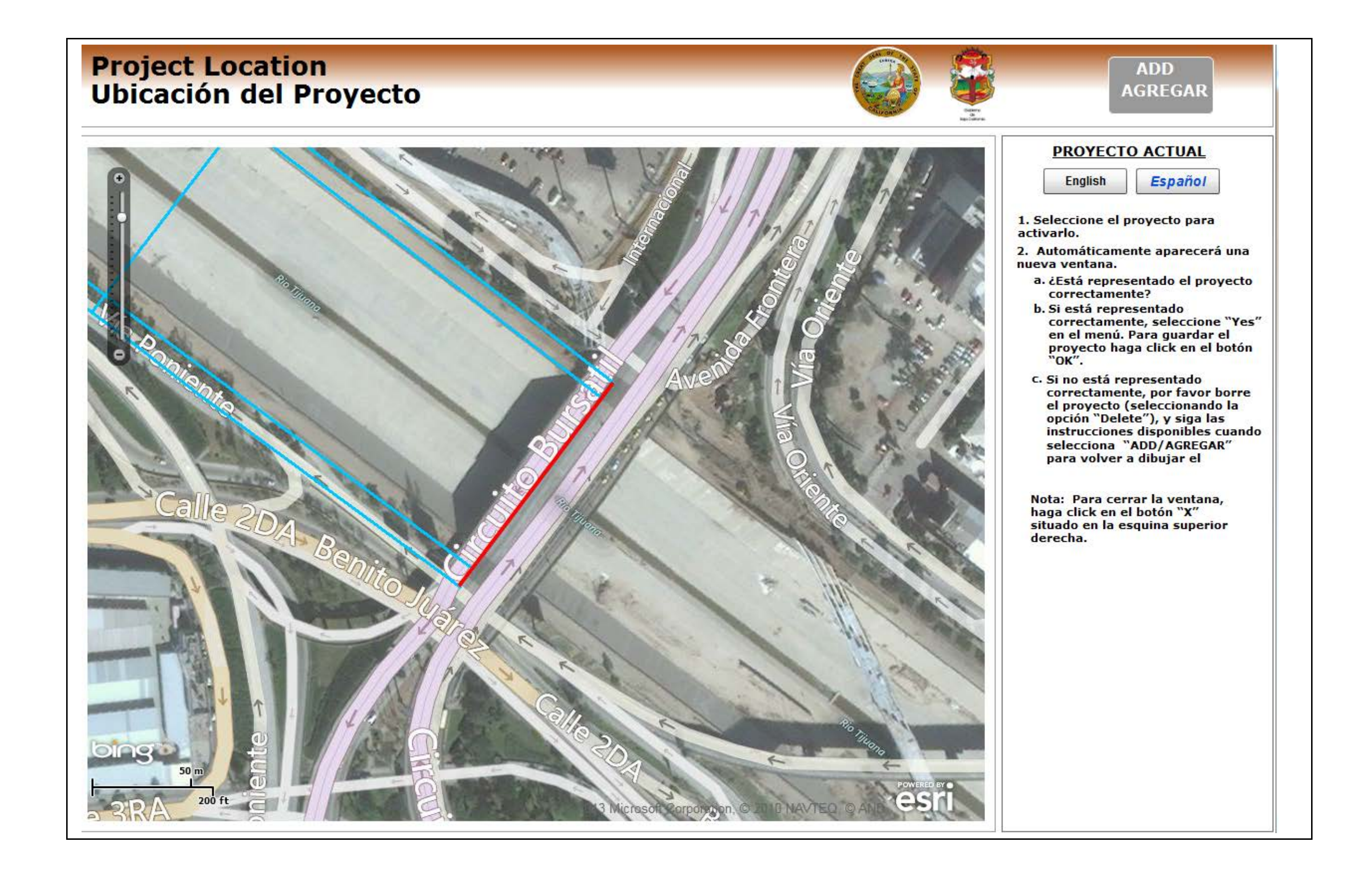
El sistema no permitirá que se editen o presenten proyectos después de que se haya cerrado la fecha de registro.

¿CÓMO CAPTURO LA UBICACIÓN DE MI PROYECTO?

Una vez que haya ingresado los datos de su proyecto, se le solicitará ingresar la ubicación del mismo en el mapa.

1. Ir a la pestaña de “Editar Mi Proyecto”.
2. Seleccionar “Mapa” para capturar la ubicación de su proyecto.
3. Siga las instrucciones para capturar la ubicación de un proyecto para Proyectos Existentes o Nuevo Proyecto.





Proyecto Actual

1. Seleccione el proyecto para activarlo.
2. Automáticamente aparecerá una nueva ventana.
    a. ¿Está representado el proyecto correctamente?
    b. Si está representado correctamente, seleccione “Yes” en el menú. Para guardar el proyecto haga click en el botón “OK”.
    c. Si no está representado correctamente, por favor borre el proyecto (seleccionando la opción “Delete”), y siga las instrucciones disponibles cuando selecciona “ADD/AGREGAR” para volver a dibujar el proyecto.

Nota: Para cerrar la ventana, haga click en el botón “X” situado en la esquina superior derecha.

Agregar un Nuevo Proyecto

1. Use el deslizador de acercamiento para acercase a la ubicación apropiada del nuevo proyecto.
2. Si va a añadir una nueva línea a su mapa seleccione la herramienta “line”. Si va a añadir un nuevo punto a su mapa seleccione la herramienta “point”.

3. Crear una nueva línea.
   a. Para empezar a dibujar, haga click en el mapa donde exactamente empieza el proyecto.
   b. Cada click forma una nueva parte de su línea.
   c. Para finalizar su dibujo haga doble click y automáticamente aparecerá una nueva ventana.
4. Para agregar un nuevo punto, con la herramienta “point,” haga click en el mapa.
5. Al finalizar su dibujo, automáticamente aparecerá una nueva ventana.
   a. ¿Está representado el proyecto correctamente?
   b. Si está representado correctamente, seleccione “Yes” en el menú. Para guardar el proyecto haga click en el botón “OK”.
   c. Si el proyecto no está representado correctamente, por favor borre el proyecto (seleccionando la opción “Delete”) y empiece de nuevo su dibujo desde el primer paso de las instrucciones.

Nota: Para cerrar la ventana, haga click en el botón “X” situado en la esquina superior derecha.

CÓMO VER INFORMES Y RECURSOS

1. Ir a "Informes y Recursos" en la Barra de Menú que aparece en la parte superior de la página.
2. Seleccione el vínculo para el informe o recurso que desea.
3. Se le solicitará descargar el documento en PDF. Guarde el documento en la carpeta que desee en su equipo de cómputo.

Nota: Se irán cargando diversos documentos a esta pestaña en la medida que estén disponibles.



INSTRUCCIONES DETALLADAS PARA LA CAPTURA DE DATOS DEL PROYECTO

Las instrucciones detalladas que aparecen a continuación tienen la finalidad de ayudar a los representantes del Grupo Técnico de Trabajo en el llenado de información en el Portal de Gestión de Datos. Estas instrucciones también estarán disponibles haciendo click en el botón de “Instrucciones”.

Proyectos de Garitas

Las instrucciones detalladas que aparecen a continuación tienen la finalidad de ayudar a los representantes del Grupo Técnico de Trabajo en el llenado de información en el Portal de Gestión de Datos.

Proyectos Capitales de Garita de Entrada	Descripción
Condado ó Jurisdicción	Por favor proporcione la ubicación del proyecto (Condado o Jurisdicción).
Nombre y Ubicación del Proyecto	Por favor proporcione el nombre del proyecto y la ubicación de la garita.
Descripción del Proyecto	Por favor proporcione el nombre y una breve descripción del proyecto incluyendo el número adicional de carriles, tipos de carriles o nuevas instalaciones que incluya el proyecto.
Condiciones Existentes	Por favor describa las condiciones existentes, incluyendo el número actual de carriles y el tipo de carril.
Condición después de la terminación del proyecto (2040)	Por favor describa la condición después de la mejora.
Número proyectado (2040) de carriles en dirección sur hacia Mexico	Por favor teclee el número proyectado de carriles en dirección sur que corresponden con el proyecto. Por ejemplo, si el proyecto incrementará el número de carriles de vehículos de pasajero regulares, proporcione el número total de los carriles de vehículos de pasajeros, carriles SENTRI y carriles de autobús. Si el proyecto es una expansión de carriles para camiones de carga de cargas, proporcione el número total de carriles regulares para camiones de carga, carriles FAST y, si es disponible, el número de carriles sólamente para camiones de carga vacíos. Si es una Garita nueva, proporcione el número proyectado para todos tipos de carriles. Para calificar los proyectos contra los criterios es muy importante que no proporcione más de un valor para cada tipo de carril. No incluya rangos.

Proyectos Capitales de Garita de Entrada	**Descripción**
Promedio Diario Proyectado de Vehículos/Peatones/ Camiones de Carga Procesados (el Rendimiento) después de la mejora (2040)	Por favor teclee el promedio diario proyectado del rendimiento que corresponde con el proyecto. Por ejemplo, si el proyecto incrementará el número de carriles para vehículos de pasajeros regulares, por favor proporcione el rendimiento diario de los carriles para vehículos de pasajeros, carriles SENTRI y carriles de autobuses. Si el proyecto es una expansión de carriles para camiones de carga, proporcione el número total de carriles regulares para camiones de carga y carriles FAST (empresa certificada). Si es una Garita nueva, proporcione el promedio diario proyectado del rendimiento para todos los tipos de carriles. Para calificar los proyectos contra los criterios es muy importante que no proporcione más de un valor para cada tipo de carril. Por eso, no incluya gamas.
Año en que el proyecto comenzará a operar	Los proyectos deben ser terminados entre 2013 y 2040.
Fase Actual del Proyecto	La fase actual del proyecto se describe como "**Planeación Conceptual**" o "**Planificación Avanzada (Planes y Especificaciones)",** o "**Permiso Presidencial**":
	***Planeación Conceptual**:* Estudio de Viabilidad de GSA, Proyecto Conceptual de INDAABIN
	Planificación Avanzada (Planes y Especificaciones): Documentos Ambientales (CEQA/NEPA), Prospecto para el diseño del sitio y financiamiento de GSA, Estudio del Desarrollo del Programa de GSA, Planes Arquitectónicos y Especificaciones de GSA, Plan Maestro de INDAABIN
	***Proyecto Ejecutivo**:* Solicitud para el Permiso Presidencial, Prospecto para construcción de GSA, Proyecto Ejecutivo de INDAABIN, Aprobación de la Comisión Intersecretarial de México, Permiso Presidencia de México
Costo del Proyecto (2010$PESOS)	Por favor proporcione el costo del proyecto en pesos de 2010.
Fondos Necesarios para Terminar el Proyecto (2010$PESOS)	Algunos proyectos serán financiados parcialmente; otros no tendrán financiamiento. Por favor proporcione los fondos necesarios para terminar el proyecto en pesos de 2010.
Beneficios Ambientales	Por favor seleccione una respuesta del menú despegable. Se le pide al Grupo Técnico de Trabajo que revise los planes existentes y los documentos ambientales para determinar si el beneficio ambiental del proyecto es "alto," "medio," o "bajo". El Grupo Técnico de Trabajo debe considerar factores tales como calidad de aire, mitigación ambiental etc.

Proyectos Capitales de Garita de Entrada	Descripción
Beneficios Económicos y para la comunidad	Por favor utilice el menú despegable para seleccionar su respuesta. Se le pide al Grupo Técnico de Trabajo que revise la información existente de los planes y documentos de ingeniería para determinar si los beneficios del proyecto son "altos," "medios," o "bajos". El Grupo Técnico de Trabajo debe considerar factores tales como seguridad, movilidad, accesibilidad, desarrollo económico, creación de empleos y producción, etc.
Tipo de proyecto de Garita	Utilice el menú despegable para seleccionar tipo de Garita, por ejemplo garita para pasajero actual, garita comercial actual, nueva garita para pasajeros y comercial etc. No proporcione más de un tipo de proyecto.
Garita para Pasajeros: Horas de Operación	Por favor seleccione las horas de operación planeadas (por ejemplo 0700 - 2200) para lunes-viernes, sábado y domingo.
Garita Comercial: Horas de Operación	Por favor proporcione las horas de operación planeadas (por ejemplo 0700-2200) para lunes-viernes, sábado y domingo.
Beneficios Ambientales	Por favor seleccione una respuesta del menú despegable. Se le pide al Grupo Técnico de Trabajo que revise los planes existentes y los documentos ambientales para determinar si el beneficio ambiental del proyecto es "alto," "medio," o "bajo". El Grupo Técnico de Trabajo debe considerar factores tales como calidad de aire, mitigación del hábitat, etc.
Beneficios Económicos y para la comunidad	Por favor utilice el menú despegable para seleccionar su respuesta. Se le pide al Grupo Técnico de Trabajo que revise la información existente de los planes y documentos de ingeniería para determinar si los beneficios del proyecto son "altos," "medios," o "bajos". El Grupo Técnico de Trabajo debe considerar factores tales como seguridad, movilidad, accesibilidad, desarrollo económico, la creación de trabajos y producción, etc.
Garita a la que el Proyecto da Servicio	Utilice el menú despegable para seleccionar la Garita principal a la que el proyecto da servicio. Sólo seleccione una Garita. Si la Garita no está en la lista, puede teclear el nombre de la Garita nueva.
¿Ocurre el proyecto en una "Instalación Terminal" o conecta con un "Instalación Terminal"?	Utilice el menú despegable para seleccionar su respuesta. Seleccione que ocurre en una "Instalación Terminal" si el proyecto está en un segmento que tiene leal final una Garita (se llama “instalación terminal”). Seleccione “conecta con una Instalación Terminal" si el proyecto no termina en una Garita pero conecta con una Instalación Terminal. Seleccione ninguno si ninguna situación aplica al proyecto.
¿Cómo proporciona servicio a la Garita de Entrada?	Por favor explique cómo el proyecto da servicio a una Garita.

Proyectos Ferroviarios

Las instrucciones detalladas que aparecen a continuación tienen la finalidad de ayudar a los representantes del Grupo Técnico de Trabajo en el llenado de información en el Portal de Gestión de Datos.

Proyectos Capitales de Ferrocarriles	Descripción
Condado ó Jurisdicción	Por favor proporcione la ubicación del proyecto (Condado o Jurisdicción).
Nombre y Descripción del Proyecto	Por favor proporcione el nombre y una breve descripción del proyecto.
Límites del Proyecto	Por favor proporcione los límites del proyecto incluyendo "de" y "a", y el punto de partida y el punto final del proyecto (milla o km.).
Proyectos Ferroviarios de Carga: Número Total Anual Actual de Vagones de Carga (2010)	Por favor teclee su respuesta. Para calificar los proyectos contra los criterios, es muy importante que no proporcione más de un valor. Por ejemplo, "15,300/30,500" no es una respuesta aceptable. Como el número actual de vagones de carga para 2010 no estará disponible para nuevos proyectos de ferrocarriles, utilice cero "0" para el numero de vagones de carga.
Proyectos Ferroviarios de Carga: Número Total Anual Proyectado de Coches de Carga (2040)	Por favor teclee su respuesta para el número anual proyectado de coches de carga 2040. Para calificar los proyectos contra los criterios, es muy importante que no proporcione más de un valor. Por ejemplo, "15,300/30,500" no es una respuesta aceptable.
Proyectos Pasajeros – Número Total Anual Actual de Pasajeros (2010)	Por favor teclee su respuesta. Para calificar los proyectos contra los criterios, es muy importante que no proporcione más de un valor para número de pasajeros. Por ejemplo, "1,200,000 to 1,900,000" no es una respuesta aceptable. Como el número actual de pasajeros no estará disponible para nuevos proyectos de ferrocarriles, utilice cero "0" para el número de pasajeros.
Proyectos Pasajeros – Número Total Anual Proyectado de Pasajeros (2040)	Por favor teclee su respuesta para el número anual proyectado de pasajeros. Para calificar los proyectos contra los criterios, es muy importante que no proporcione más de un valor. Por favor, no incluya rangos.
Paso de Desnivel	Utilice el menú despegable para seleccionar "si" o "no" para indicar si el proyecto incluirá un paso a desnivel para aliviar el congestionamiento.
Fase Actual del Proyecto	La fase actual del proyecto se describe como "diseño final" o "planificación avanzada/ingeniería preliminar/medioambiental" o "Planeación Conceptual."

Proyectos Capitales de Ferrocarriles	Descripción
	Diseño final (proyecto ejecutivo): Incluye actividades de construcción preliminar como el desarrollo de planes y especificaciones, y otro trabajo de ingeniería para que el proyecto esté listo para construcción y pueda entrar en acuerdo para financiamiento completo. Proyectos en esta fase deben tener un documento ambiental aprobado.
	Planificación Avanzada/Ingeniería Preliminar/Medioambiental (plan maestro): Incluye proyectos que están en la fase de Reporte del Estudio de Proyecto (PSR, por sus siglas en inglés), llevándose a cabo ingeniería preliminar, incluyendo el diseño geométrico de proyectos específicos, o la preparación de los documentos ambientales.
	Planeación Conceptual (esquema conceptual): incluye aquellos proyectos que están en proceso de estudios de factibilidad incluyendo el desarrollo de costos y análisis de alternativas.
Costo del Proyecto (2010$PESOS)	Por favor proporcione el costo del proyecto en pesos de 2010.
Fondos Necesarios para Terminar el Proyecto (2010$PESOS)	Algunos proyectos serán financiados parcialmente; otros no tendrán financiamiento. Por favor proporcione los fondos necesarios para terminar el proyecto en pesos de 2010.
Año en que el Proyecto se Convierte Operacional	Los proyectos deben ser terminados entre 2013 y 2040.
Beneficios Ambientales	Por favor seleccione una respuesta del menú despegable. Se le pide al Grupo Técnico de Trabajo que revise los planes existentes y los documentos ambientales para determinar si el beneficio ambiental del proyecto es "alto," "medio," o "bajo". El Grupo Técnico de Trabajo debe considerar factores tales como calidad de aire, mitigación del hábitat, etc.
Beneficios Comunitarios y Económicos	Por favor utilice el menú despegable para seleccionar su respuesta. Se le pide al Grupo Técnico de Trabajo que revise la información existente de los planes y documentos de ingeniería para determinar si los beneficios del proyecto son "altos," "medios," o "bajos". El Grupo Técnico de Trabajo debe considerar factores tales como seguridad, movilidad, accesibilidad, desarrollo económico, la creación de trabajos y producción, etc.
Garita de Entrada a la que el Proyecto da Servicio	Utilice el menú despegable para seleccionar la Garita principal a la que el proyecto da servicio. Solo seleccione una Garita. Si la Garita no está

Proyectos Capitales de Ferrocarriles	Descripción
	en la lista, puede teclear el nombre de la Garita nueva.
¿Está en una vía férrea que tiene leal final una Garita de Entrada o conecta con una vía férrea que tiene leal final una Garita de Entrada?	Utilice el menú despegable para seleccionar su respuesta. Seleccione "Tiene una terminal en la Garita" si el proyecto está en un segmento que tiene leal final una Garita. Seleccione "Conecta con una vía férrea que tiene leal final una Garita" si el proyecto no termina en una Garita pero conecta con una instalación terminal. Seleccione ninguno si ninguna situación aplica al proyecto.
¿Cómo proporciona servicio a la Garita de Entrada?	Por favor explique cómo el proyecto da servicio a una Garita.

Proyectos de Intercambios (Intersecciones)

Las instrucciones detalladas que aparecen a continuación tienen la finalidad de ayudar a los representantes del Grupo Técnico de Trabajo en el llenado de información en el Portal de Gestión de Datos.

Proyectos de Intercambios (Intersecciones)	Descripción
Condado o Jurisdicción	Por favor proporcione la ubicación del proyecto (Condado o Jurisdicción).
Nombre y Descripción del Proyecto	Por favor proporcione el nombre y una breve descripción del proyecto.
Dirección de la Rampa	Por favor proporcione la dirección de la rampa.
Condición Existente de la rampa (2010)	Por favor describa el número actual de carriles al lado de la rampa.
Condición después de la terminación del proyecto (2040)	Por favor describa el número planeado de carriles al lado de la rampa.
Nombre del intercambio más cercano.	Para los intercambios nuevos, proporcione los datos de 2010 del intercambio más cercano. Incluya el nombre del intercambio más cercano y utilice los datos para esta instalación cuando sea necesario.
Nivel de Servicio (2010)	Por favor seleccione una respuesta del menú despegable. Para calificar los proyectos contra los criterios, es muy importante que no proporcione más de un valor de Nivel de Servicio. Por ejemplo, la

Proyectos de Intercambios (Intersecciones)	Descripción
	respuesta "C/D" no es una respuesta aceptable para Nivel de Servicio. El Nivel de Servicio para 2010 no estará disponible para intercambios nuevos. Por eso, utilice el Nivel de Servicio 2010 para el intercambio más cercano.
Nivel de Servicio (2040)	Por favor seleccione una respuesta del menú despegable. Para calificar los proyectos contra los criterios, es muy importante que no proporcione más de un valor de Nivel de Servicio. Por ejemplo, la respuesta "C/D" no es una respuesta aceptable para Nivel de Servicio. Para ser consistentes, proporcione Nivel de Servicio planeado para el año 2040, aunque los proyectos tengan años de terminación diferentes.
AADT Antes del Proyecto (2010)	Por favor teclee su respuesta. Para calificar los proyectos contra los criterios, es muy importante que no proporcione más de un valor de AADT. Por ejemplo, "15,300 / 30,500" no es una respuesta aceptable. Como el AADT para 2010 no estará disponible para intercambios nuevos, utilice cero "0" para AADT 2010. (No utilice el intercambio más cercanao).
AADT Después del Proyecto (2040)	Por favor teclee su respuesta para AADT planeado para 2040. Para calificar los proyectos contra los criterios, es muy importante que no proporcione más de un valor de AADT. Por ejemplo, "15,300/30,500" no es una respuesta aceptable.
Porción del por ciento de AADT que es camiones de carga antes del proyecto (2010)	Por favor proporcione la porción del porcentaje de AADT que corresponda a camiones. Como la porción del porcentaje de AADT que corresponde a camiones de carga en los intercambios nuevos no estará disponible, utilice la porción del porcentaje de AADT que correspondió a camiones en 2010 para el intercambio más cercano.
Tasa actual (2010) de Accidentes: Por Debajo o Por Arriba del promedio en todo el estado o en toda la ciudad para una instalación similar	Por favor seleccione una respuesta del menú despegable. Como la tasa de accidentes en 2010 no estará disponible para intercambios nuevos, utilice el intercambio más cercano para determinar si la taza es por debajo o por arriba del promedio en todo el Estado o en toda la ciudad.
Fase Actual del Proyecto	La fase actual del proyecto se describe como "diseño final" o "planificación avanzada/ingeniería preliminar/medioambiental" o "Planeación Conceptual."
	Diseño final (proyecto ejecutivo): Incluye actividades de construcción preliminar como el desarrollo de planes y especificaciones, así como la estimación de cantidades que llevan a la preparación de paquetes de licitación.

Proyectos de Intercambios (Intersecciones)	Descripción
	Planificación Avanzada/Ingeniería Preliminar/Medioambiental (plan maestro): Incluye proyectos que están en la fase de Reporte del Estudio de Proyecto (PSR, por sus siglas en inglés), llevándose a cabo ingeniería preliminar, incluyendo el diseño geométrico de proyectos específicos, o la preparación de los documentos ambientales.
	Planeación Conceptual (esquema conceptual): incluye aquellos proyectos que están en proceso de estudios de factibilidad.
Costo del Proyecto (2010$PESOS)	Por favor proporcione el costo del proyecto en pesos de 2010.
Fondos Necesarios para Terminar el Proyecto (2010$PESOS)	Algunos proyectos serán financiados parcialmente; otros no tendrán financiamiento. Por favor proporcione los fondos necesarios para terminar el proyecto en pesos de 2010.
Año en que el Proyecto se Convierte Operacional	Los proyectos deben ser terminados antes del año 2040.
Beneficios Multimodales	Utilice el menú despegable para seleccionar “si” o “no” para cada modo de transporte que incluye el proyecto: carriles para bicicletas, Vehículos de Alta Ocupación (VAO) o veredas peatonales. Se anticipa que la mayoría de los proyectos de caminos arteriales acomodarían peatones y tráfico de bicicleta en 2040.
Beneficios Ambientales	Por favor seleccione una respuesta del menú despegable. Se le pide al Grupo Técnico de Trabajo que revise los planes existentes y los documentos ambientales para determinar si el beneficio ambiental del proyecto es "alto," "medio," o "bajo". El Grupo Técnico de Trabajo debe considerar factores tales como calidad de aire, mitigación del hábitat, etc.
Beneficios Comunitarios y Económicos	Por favor utilice el menú despegable para seleccionar su respuesta. Se le pide al Grupo Técnico de Trabajo que revise la información existente de los planes y documentos de ingeniería para determinar si los beneficios del proyecto son "altos," "medios," o "bajos". El Grupo Técnico de Trabajo debe considerar factores tales como seguridad, movilidad, accesibilidad, desarrollo económico, creación de empleos y producción, etc.
Garita de Entrada a la que el Proyecto da Servicio	Utilice el menú despegable para seleccionar la Garita principal a la que el proyecto da servicio. Sólo seleccione una Garita. Si la Garita no está en la lista, puede teclear el nombre de la Garita nueva.

Proyectos de Intercambios (Intersecciones)	Descripción
¿Ocurre el proyecto en una "Instalación Terminal" o conecta con un "Instalación terminal"?	Utilice el menú despegable para seleccionar su respuesta. Seleccione que ocurre en una "Instalación Terminal" si el proyecto está en un segmento que tiene leal final una Garita (se llama “instalación terminal”). Seleccione “conecta con una Instalación Terminal" si el proyecto no termina en una Garita pero conecta con una Instalación Terminal. Seleccione ninguno si ninguna situación aplica al proyecto.
¿Cómo proporciona servicio a la Garita?	Por favor explique cómo el proyecto da servicio a una Garita.

Proyectos de Caminos

Las instrucciones detalladas que aparecen a continuación tienen la finalidad de ayudar a los representantes del Grupo Técnico de Trabajo en el llenado de información en el Portal de Gestión de Datos.

Proyectos de Caminos	Descripción
Condado ó Jurisdicción	Por favor proporcione la ubicación del proyecto (Condado o Jurisdicción).
Nombre y Descripción del Proyecto	Por favor proporcione el nombre y una breve descripción del proyecto.
Límites del Proyecto	Por favor proporcione los límites del proyecto incluyendo “de” y “a”, y el punto de partida y el punto final del proyecto (milla o km.).
Condiciones Existentes	Por favor describa el número actual de carriles y el tipo de instalación (autopista, carretera, arteria o vía colectora).
Condición después de la terminación del proyecto (2040)	Por favor describa el número de carriles y el tipo de instalación después de la terminación del proyecto.
Nombre de la Instalación Paralela	Para los caminos nuevos, proporcione los datos de 2010 de la instalación paralela. Incluya la instalación paralela y utilice los datos para esta instalación cuando sea necesario.

Proyectos de Caminos	Descripción
Nivel de Servicio Antes del Proyecto (2010)	Por favor seleccione una respuesta del menú despegable. Para calificar los proyectos contra los criterios, es muy importante que no proporcione más de un valor de Nivel de Servicio. Por ejemplo, la respuesta "C/D" no es una respuesta aceptable para Nivel de Servicio. El Nivel de Servicio para 2010 no estará disponible para caminos nuevos. Por eso utilice el Nivel de Servicio 2010 para una instalación paralela. Por favor refiera a los lineamientos de Nivel de Servicio (LOS, por sus siglas en inglés) de Caltrans para determinar el nivel de servicio del proyecto.
Nivel de Servicio Después del Proyecto (2040)	Por favor seleccione una respuesta del menú despegable. Para calificar los proyectos contra los criterios, es muy importante que no proporcione más de un valor de Nivel de Servicio. Por ejemplo, la respuesta "C/D" no es una respuesta aceptable para Nivel de Servicio. Para ser consistentes, proporcione Nivel de Servicio planeado para el año 2040, aunque los proyectos tengan años de terminación diferentes. Por favor refiera a los lineamientos de Nivel de Servicio (LOS por sus siglas en inglés) de Caltrans para determinar el nivel de servicio del proyecto.
AADT Antes del Proyecto (2010)	Por favor teclee su respuesta. Para calificar los proyectos contra los criterios, es muy importante que no proporcione más de un valor de AADT (Tráfico Promedio Diario Anual) . Por ejemplo, "15,300 / 30,500" no es una respuesta aceptable. Como el AADT para 2010 no estará disponible para caminos nuevos, utilice cero "0" para AADT 2010. (No utilice una instalación paralela)
AADT Después del Proyecto (2040)	Por favor teclee su respuesta para AADT (Tráfico Promedio Diario Anual) planeado para 2040. Para calificar los proyectos contra los criterios, es muy importante que no proporcione más de un valor de AADT. Por ejemplo, "15,300/30,500" no es una respuesta aceptable.
Porción del porcentaje de AADT que es camiones de carga antes del proyecto (2010)	Por favor proporcione la porción del porcentaje de AADT (Tráfico Promedio Diario Anual) que corresponda a camiones de carga. Como la porción del porcentaje de AADT que corresponde a camiones de carga en los caminos nuevos no estará disponible, utilice la porción del porcentaje de AADT que correspondió a camiones de carga en 2010 en una instalación similar.
Tasa actual (2010) de Accidentes: Por Debajo o Por Arriba del promedio en todo el estado o en toda la ciudad para una instalación similar	Por favor seleccione una respuesta del menú despegable. Como la tasa de accidentes en 2010 no estará disponible para caminos nuevos, utilice una instalación similar para determinar si la taza es por debajo o por arriba del promedio en todo el Estado o en toda la ciudad.

Proyectos de Caminos	Descripción
Fase Actual del Proyecto	La fase actual del proyecto se describe como “diseño final” o “planificación avanzada/ingeniería preliminar/medioambiental” o “Planeación Conceptual.”
	Diseño final (proyecto ejecutivo): Incluye actividades de construcción preliminar como el desarrollo de planes y especificaciones, así como la estimación de cantidades que llevan a la preparación de paquetes de licitación.
	Planificación Avanzada/Ingeniería Preliminar/Medioambiental (plan maestro): Incluye proyectos que están en la fase de Reporte del Estudio de Proyecto (PSR, por sus siglas en inglés), llevándose a cabo ingeniería preliminar, incluyendo el diseño geométrico de proyectos específicos, o la preparación de los documentos ambientales.
	Planeación Conceptual (esquema conceptual): incluye aquellos proyectos que están en proceso de estudios de factibilidad.
Costo del Proyecto (2010$PESOS)	Por favor proporcione el costo del proyecto en pesos de 2010.
Fondos Necesarios para Terminar el Proyecto (2010$PESOS)	Algunos proyectos serán financiados parcialmente; otros no tendrán financiamiento. Por favor proporcione los fondos necesarios para terminar el proyecto en pesos de 2010.
Año en que el Proyecto se Convierte Operacional	Los proyectos deben ser terminados antes del año 2040.
Beneficios Multimodales	Utilice el menú despegable para seleccionar “si” o “no” para cada modo de transporte que incluye el proyecto: carriles para bicicletas, Vehículos de Alta Ocupación (VAO) o veredas peatonales. Se anticipa que la mayoría de los proyectos de caminos arteriales acomodarían peatones y tráfico de bicicleta en 2040.
Beneficios Ambientales	Por favor seleccione una respuesta del menú despegable. Se le pide al Grupo Técnico de Trabajo que revise los planes existentes y los documentos ambientales para determinar si el beneficio ambiental del proyecto es "alto," "medio," o "bajo". El Grupo Técnico de Trabajo debe considerar factores tales como calidad de aire, mitigación ambiental, etc.
Beneficios Comunitarios y Económicos	Por favor utilice el menú despegable para seleccionar su respuesta. Se le pide al Grupo Técnico de Trabajo que revise la información existente de los planes y documentos de ingeniería para determinar si los beneficios del proyecto son "altos," "medios," o "bajos". El Grupo Técnico de Trabajo debe considerar factores tales como seguridad,

Proyectos de Caminos	Descripción
	movilidad, accesibilidad, desarrollo económico, creación de trabajos y producción, etc.
Garita de Entrada a la que el Proyecto da Servicio	Utilice el menú despegable para seleccionar la Garita principal a la que el proyecto da servicio. Sólo seleccione una Garita. Si la Garita no está en la lista, puede teclear el nombre de la Garita nueva.
¿Ocurre el proyecto en una "Instalación Terminal" o conecta con un "Instalación Terminal"?	Utilice el menú despegable para seleccionar su respuesta. Seleccione ocurre en una "Instalación Terminal" si el proyecto está en un segmento que tiene leal final una Garita (se llama “instalación terminal”). Seleccione “conecta con una Instalación Terminal" si el proyecto no termina en una Garita de Entrada pero conecta con una Instalación Terminal. Seleccione ninguno si ninguna situación aplica al proyecto.
¿Cómo proporciona servicio a la Garita?	Por favor explique cómo el proyecto da servicio a una Garita.

Proyectos de infraestructura para viajes transfronterizos no-motorizados

Los proyectos de infraestructura para viajes transfronterizos no motorizados son aquellos proyectos de inversión en infraestructura peatonal o ciclista.

Los proyectos en la categoría de viajes transfronterizos no motorizados se catalogarán para fines de referencia, mas no se jerarquizarán. Todo proyecto que se presente deberá incluirse en un documento de planeación aprobado por una o más de las dependencias que participan en el BMP.

Las instrucciones detalladas que aparecen a continuación tienen la finalidad de ayudar a los representantes del Grupo Técnico de Trabajo en el llenado de información en el Portal de Gestión de Datos.

Proyectos de Modos de Transporte no-motorizados	Descripción
Condado ó Jurisdicción	Por favor proporcione la ubicación del proyecto (Condado o Jurisdicción).
Nombre y Descripción del Proyecto	Por favor proporcione el nombre y una breve descripción del proyecto.

Proyectos de Modos de Transporte no-motorizados	Descripción
Límites del Proyecto	Por favor proporcione los límites del proyecto incluyendo “de” y “a”, y el punto de partida y el punto final del proyecto (milla o km.).
Ubicación del Proyecto	Por favor proporcione la ubicación del proyecto (garita o ciudad)
Condiciones Existentes	Por favor describa el número actual de carriles y el tipo de instalación (autopista, carretera, arteria o vía colectora).
Condición después de la terminación del proyecto (2040)	Por favor describa el número de carriles y el tipo de instalación después de la terminación del proyecto.
Fase Actual del Proyecto	La fase actual del proyecto se describe como “diseño final” o “planificación avanzada/ingeniería preliminar/medioambiental” o “Planeación Conceptual.”
	Diseño final (proyecto ejecutivo): Incluye actividades de construcción preliminar como el desarrollo de planes y especificaciones, así como la estimación de cantidades que llevan a la preparación de paquetes de licitación.
	Planificación Avanzada/Ingeniería Preliminar/Medioambiental (plan maestro): Incluye proyectos que están en la fase de Reporte del Estudio de Proyecto (PSR, por sus siglas en inglés), llevándose a cabo ingeniería preliminar, incluyendo el diseño geométrico de proyectos específicos, o la preparación de los documentos ambientales.
	Planeación Conceptual (esquema conceptual): incluye aquellos proyectos que están en proceso de estudios de factibilidad.
Costo del Proyecto (2010$PESOS)	Por favor proporcione el costo del proyecto en pesos de 2010.
Fondos Necesarios para Terminar el Proyecto (2010$PESOS)	Algunos proyectos serán financiados parcialmente; otros no tendrán financiamiento. Por favor proporcione los fondos necesarios para terminar el proyecto en pesos de 2010.
Año en que el Proyecto se Convierte Operacional	Los proyectos deben ser terminados antes del año 2040.
¿Ocurre el proyecto en una "Instalación Terminal" o conecta con un "Instalación Terminal"?	Utilice el menú despegable para seleccionar su respuesta. Seleccione ocurre en una "Instalación Terminal" si el proyecto está en un segmento que tiene leal final una Garita (se llama “instalación terminal”). Seleccione “conecta con una Instalación Terminal" si el proyecto no termina en una Garita pero conecta con una Instalación

Proyectos de Modos de Transporte no-motorizados	Descripción
	Terminal. Seleccione ninguno si ninguna situación aplica al proyecto.
¿Cómo proporciona servicio a la Garita de Entrada?	Por favor explique cómo el proyecto da servicio a una Garita.

Inversiones menores de capital y operativas a corto plazo para reducir los tiempos de espera en los cruces fronterizos

Los proyectos de inversiones menores de capital y operativas a corto plazo se refieren a proyectos cuya intención es facilitar el despacho de peatones y vehículos en las garitas, de tal forma que agilizan el flujo de bienes y personas. Proyectos de inversiones menores de capital son aquellas mejoras en infraestructura que tienen un costo monetario relativamente bajo y pudieran ser proyectos independientes o estar vinculados con alguna mejora operativa.

Tres características que distinguen a estos proyectos son:

1) Proyecto con fecha de finalización dentro del periodo de “corto plazo” (2013-2014)

2) Proyecto con un claro vínculo a la reducción de tiempos de cruce

3) Proyecto de infraestructura con un costo menor a $3 millones de dólares americanos

Los proyectos de inversiones menores de capital y operativas para reducir los tiempos de cruce se catalogarán para fines de referencia, mas no se jerarquizarán. Los proyectos podrían formar parte de un documento de planeación existente y autorizado, o podría tratarse de ideas innovadoras para reducir los tiempos de cruce que no formen parte de ningún documento de planeación.

Las instrucciones detalladas que aparecen a continuación tienen la finalidad de ayudar a los representantes del Grupo Técnico de Trabajo en el llenado de información en el Portal de Gestión de Datos.

Proyectos de inversiones menores de capital y operativas a corto plazo	Descripción

Proyectos de inversiones menores de capital y operativas a corto plazo	**Descripción**
Condado ó Jurisdicción	Por favor proporcione la ubicación del proyecto (Condado o Jurisdicción).
Nombre y Descripción del Proyecto	Por favor proporcione el nombre y una breve descripción del proyecto.
Ubicación del Proyecto	Por favor proporcione la ubicación del proyecto (garita o ciudad)
Condiciones Existentes	Por favor describa el número actual de carriles y el tipo de instalación (autopista, carretera, arteria o vía colectora).
Condición después de la terminación del proyecto (2040)	Por favor describa el número de carriles y el tipo de instalación después de la terminación del proyecto.
Fase Actual del Proyecto	La fase actual del proyecto se describe como “proyecto ejecutivo” o “planificación avanzada/ingeniería preliminar/medioambiental” o “Planeación Conceptual.”
	Proyecto ejecutivo (diseño final): Incluye actividades de construcción preliminar como el desarrollo de planes y especificaciones, así como la estimación de cantidades que llevan a la preparación de paquetes de licitación.
	Planificación Avanzada/Ingeniería Preliminar/Medioambiental (plan maestro): Incluye proyectos que están en la fase de Reporte del Estudio de Proyecto (PSR, por sus siglas en inglés), llevándose a cabo ingeniería preliminar, incluyendo el diseño geométrico de proyectos específicos, o la preparación de los documentos ambientales.
	Planeación Conceptual (esquema conceptual): incluye aquellos proyectos que están en proceso de estudios de factibilidad.
	Idea incluye aquellos proyectos que constituyen ideas innovadoras para reducir los tiempos de espera en los cruces fronterizos, pero que no forman parte de ningún documento de planeación.
Costo del Proyecto (2010$PESOS)	Por favor proporcione el costo del proyecto en pesos de 2010.
Fondos Necesarios para Terminar el Proyecto (2010$PESOS)	Algunos proyectos serán financiados parcialmente; otros no tendrán financiamiento. Por favor proporcione los fondos necesarios para terminar el proyecto en pesos de 2010.

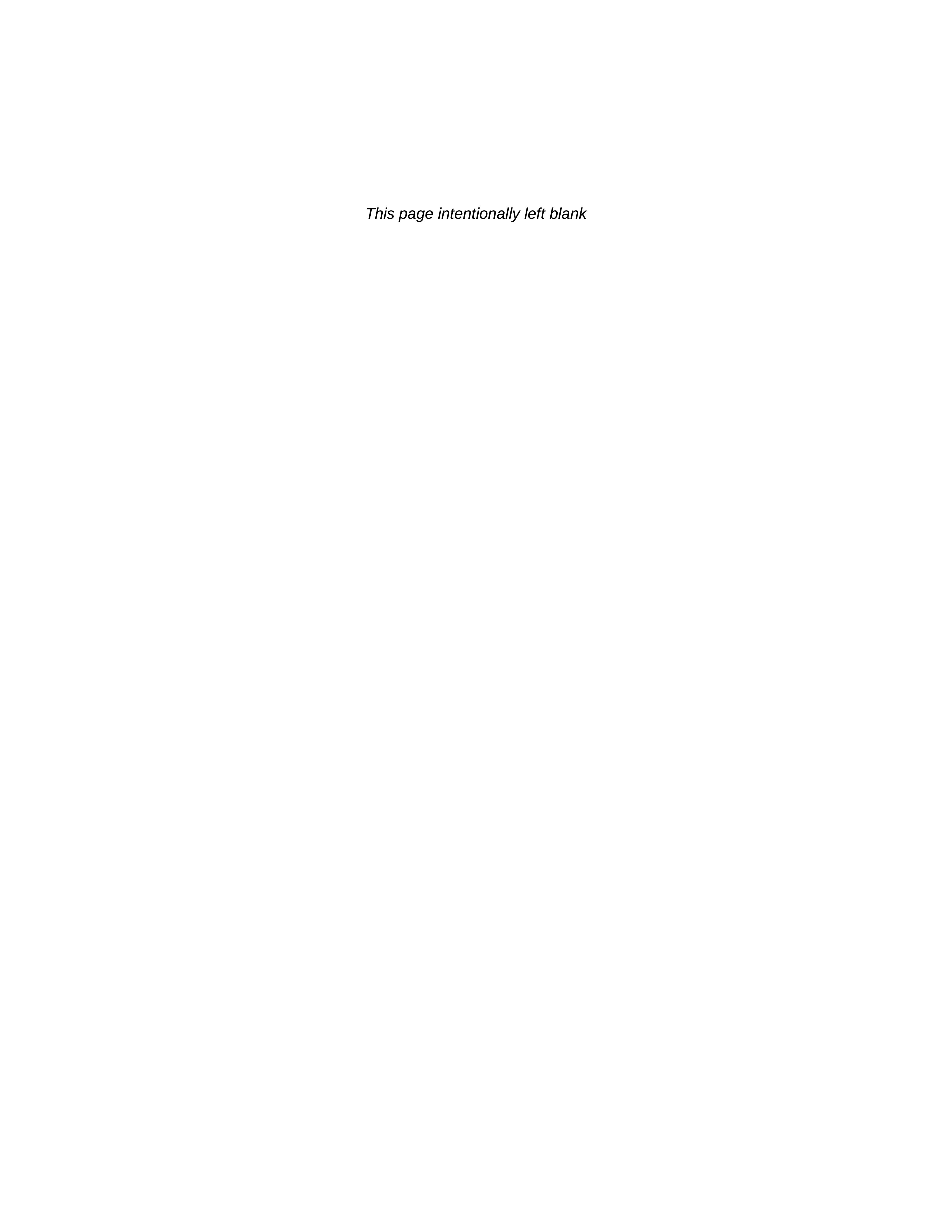
Proyectos de inversiones menores de capital y operativas a corto plazo	**Descripción**
Año en que el Proyecto se Convierte Operacional	Todo proyecto deberá planearse para su finalización a corto plazo (2013 y 2014). Seleccione 2013 ó 2014.
Garita a la que el Proyecto da Servicio	Utilice el menú despegable para seleccionar la Garitaprincipal a la que el proyecto da servicio. Solo seleccione una Garita. Si la Garitano está en la lista, puede teclear el nombre de la Garita nueva.
Explicación de la Manera en que el Proyecto Podría Reducir los Tiempos de Espera	Favor de explicar la manera en que el proyecto reduciría los tiempos de espera en los cruces fronterizos

APÉNDICE A: NOMBRES DE USUARIO

Nombres de Usuario

Agency Name	User Name
Departamento de Estado (DOS)	dos
Buró de Aduanas y Protección Fronteriza (CBP)	cbp
Administración Federal de Carreteras (FHWA)	fhwa
Administración de Servicios Generales (GSA)	gsa
Departamento de Transporte del Estado de California (CALTRANS)	caltrans
Comisión de Transporte del Condado de Imperial (ICTC)	ictc
Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG)	sandag
Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG)	scag
Condado de Imperial	countyimperial
Ciudad de Calexico	calexico
Ciudad de El Centro	elcentro
Ciudad de Holtville	holtville
Condado de San Diego	countysandiego
Ciudad de Chula Vista	chulavista
Ciudad de Imperial Beach	imperialbeach
Ciudad de National City	nationalcity
Ciudad de San Diego	citysandiego
Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE)	sre
Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)	sct
Administración General de Aduanas	aduanas
Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL)	sedesol
Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales (INDAABIN)	indaabin
Oficina del Gobernador de Baja California	bajacalifornia
Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano de Estado de Baja California (SIDUE)	sidue
Instituto Municipal de Planeación de Tijuana (IMPLAN)	implan
Instituto Municipal de Planeación de Mexicali (IMIP)	imip
Municipio de Mexicali	mexicali
Municipio de Rosarito	rosarito
Muncipio de Tecate	tecate
Municipio de Tijuana	tijuana

Appendix E: Bicycle Classification Systems



This page intentionally left blank

BICYCLE INFRASTRUCTURE CLASSIFICATIONS IN THE U.S. AND MEXICO

The California-Baja California 2014 Border Master Plan (BMP) Update included four categories of bicycle infrastructure projects (Bike Path, Bike Lane/Route, Signage, Support Facilities, and Other). These categories were derived from the different methods used to classify bicycle projects in the U.S. and Mexico. The following sections describe the bicycle infrastructure categories/classification systems used in California and Baja California.

CALIFORNIA BICYCLE INFRASTRUCTURE CLASSIFICATION SYSTEM

The Streets and Highway Code Section 890.4 defines a "Bikeway" as a facility that is provided primarily for bicycle travel. There are three classes of bikeways:

1. Class I Bikeway (Bike Path). Provides a completely separated right of way for the exclusive use of bicycles and pedestrians with cross flow by motorists minimized.

2. Class II Bikeway (Bike Lane). Provides a striped lane for one-way bike travel on a street or highway.

3. Class III Bikeway (Bike Route). Provides for shared use with pedestrian or motor vehicle traffic.

Figures I.1, I.2, and I.3, from the County of Imperial Bicycle Master Plan Update, summarize the descriptions and design standards for the three bikeway classifications as defined by “Chapter 1000- Bikeway Planning and Design” of the California Highway Design Manual.

Figure I.1
California Bikeway Classifications—Class I Bicycle Path

Class I – Bicycle Path

Design Summary

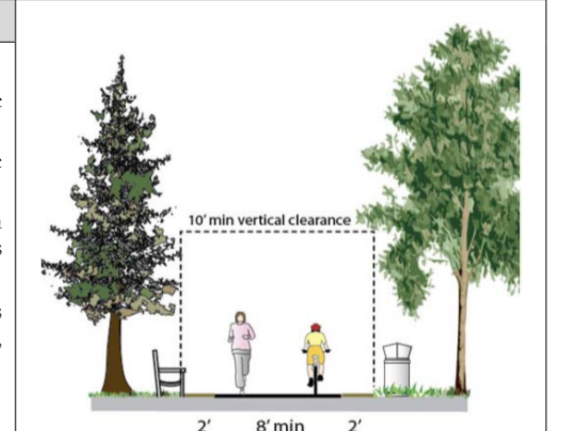
- Width standards:
  - 8' is the minimum allowed for a two-way multi-use path and is only recommended for lower facility use.
  - 10' is recommended in most situations and will be adequate for moderate to heavy use.
  - 12' is recommended for heavy use situations with high concentrations of multiple users such as joggers, bicyclists, rollerbladers and pedestrians.
- Lateral Clearance: 2' or greater shoulder on both sides (required by Caltrans' Highway Design Manual, Chapter 1000).
- Overhead Clearance: 10' minimum recommended.
- Maximum design speed: 20 mph. Speed bumps or other surface irregularities should never be used to slow bicycles.
- Recommended maximum grade: 5%. Steeper grades can be tolerated for short distances (see guidelines following).

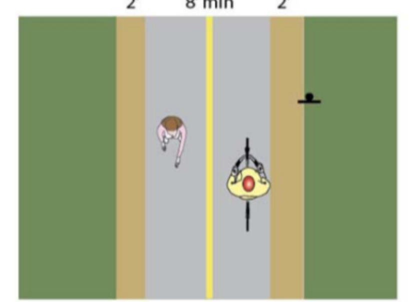
Discussion

A hard surface should be used for multi-use trails. Concrete, while more expensive than asphalt, is the hardest of all trail surfaces and lasts the longest. However, joggers and runners prefer surfaces such as asphalt or decomposed granite due to its relative "softness". While most asphalt is black, dyes (such as reddish pigments) can be added to increase the aesthetic value of the trail itself.

When concrete is used the trail should be designed and installed using the narrowest possible expansion joints to minimize the amount of 'bumping' bicyclists experience on the trail.

Shared-use paths should be designed according to ADA standards. Constructing trails may have limitations that make meeting ADA standards difficult and sometimes prohibitive. Prohibitive impacts include harm to significant cultural or natural resources, a significant change in the intended purpose of the trail, requirements of construction methods that are against federal, state or local regulations, or presence of terrain characteristics that prevent compliance.





Recommended shared-use path design.



Landscaping and fencing adjacent to the trails can be attractive, and are common along railroad right-of-way.

Guidance

- U.S. Access Board, *Public Rights-of-Way Accessibility Guidelines* (PROWAG).
- FHWA (2001). *Designing Sidewalks and Trails for Access.*
- AASHTO Guide for the Development of Bicycle Facilities.
- Caltrans Highway Design Manual (Chapter 1000).

Source: County of Imperial Bicycle Master Plan Update, 2011

Figure I.2
California Bikeway Classifications—Class II Bicycle Lanes

Class II – Bicycle Lane

Design Summary

Bike lane width:

- 4' minimum when no curb & gutter is present (rural road sections).
- 5' minimum when adjacent to curb and gutter (3' more than the gutter pan width if the gutter pan is wider than 2').
- 6' recommended where right-of-way allows.

Maximum Width:

- 8' adjacent to arterials with high travel speeds (45 mph+).

Discussion

Wider bike lanes are desirable in certain circumstances such as on higher-speed arterials (45 mph+) where a wider bike lane can increase separation between passing vehicles and bicyclists. Wide bike lanes are also appropriate in areas with high levels of bicycle use. A bike lane width of six to eight feet makes it possible for bicyclists to ride side-by-side or pass each other without leaving the bike lane, increasing the capacity of the lane. Appropriate signing and stenciling is important with wide bike lanes to ensure motorists do not mistake the lane for a vehicle lane or parking lane.

Guidance

- AASHTO *Guide for the Development of Bicycle Facilities.*
- *Caltrans Highway Design Manual* (Chapter 1000).
- California MUTCD (2009).



Recommend bike lane design.



Approved R-81 Sign.



Approved California bike lane stencils (either is optional, as is arrow).

Source: County of Imperial Bicycle Master Plan Update, 2011

Figure I.3
California Bikeway Classifications—Class III Bicycle Facilities

Class III - Bicycle Route

Design Summary

Use D11-1 Bike Route Sign at:

- Beginning or end of Bike Route (with applicable M4 series sign below).
- Entrance to bike path (Class I) – optional.
- At major changes in direction or at intersections with other bike routes (with applicable M7 series sign below).
- At intervals along bike routes not to exceed ½ mile (0.8 km).

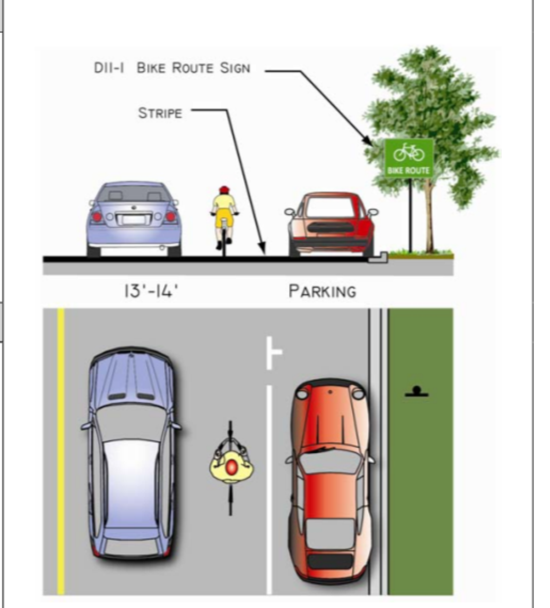
Discussion

Class III bicycle facilities (Caltrans) are defined as facilities shared with motor vehicles, identified exclusively by signage and / or shared lane markings. They are typically used on roads with low speeds and traffic volumes; however, they can be used on higher volume roads with wide outside lanes or shoulders. Shared roadways often have a centerline stripe only, and no designated shoulders. Shared lane markings in addition to signage may be more appropriate for roadways with narrow travel lanes and parking.

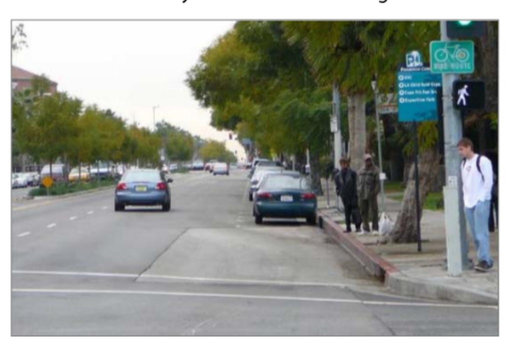
Shared roadways provide key connections to destinations and trails where providing additional separation is not possible.

Guidance

- From *Caltrans Highway Design Manual* (HDM) Chapter 1000
- AASHTO *Guide for the Development of Bicycle Facilities.*
- California MUTCD, Part 9



Shared roadway recommended configuration.



This bike route in the City of Los Angeles provides a wide outside lane adjacent to on-street parking.



D11-1 "Bike Route" sign should be used along designated shared roadways.

Source: County of Imperial Bicycle Master Plan Update, 2011

BAJA CALIFORNIA BICYCLE INFRASTRUCTURE CLASSIFICATION SYSTEM

In Baja California, Mexico, bikeways ("ciclovías") are generally defined as public infrastructure or other designated spaces designed for bicycle travel. Bikeways can be designed for exclusive use by bicycles or shared with other modes of travel. They can be located in any lane on a public street that has been appropriately designated with signage for bicycles, or they can consist of a separate path of travel.

In Baja California the classifications or category definitions for bicycle infrastructure in panning documents are more general. In Tijuana, for example, a general distinction is made between a major 'backbone' or 'core' bikeway and 'feeder bike routes.' The core bikeway is mostly separated from vehicular traffic, whereas the feeder routes consist of either their own right-of-way or shared facilities.

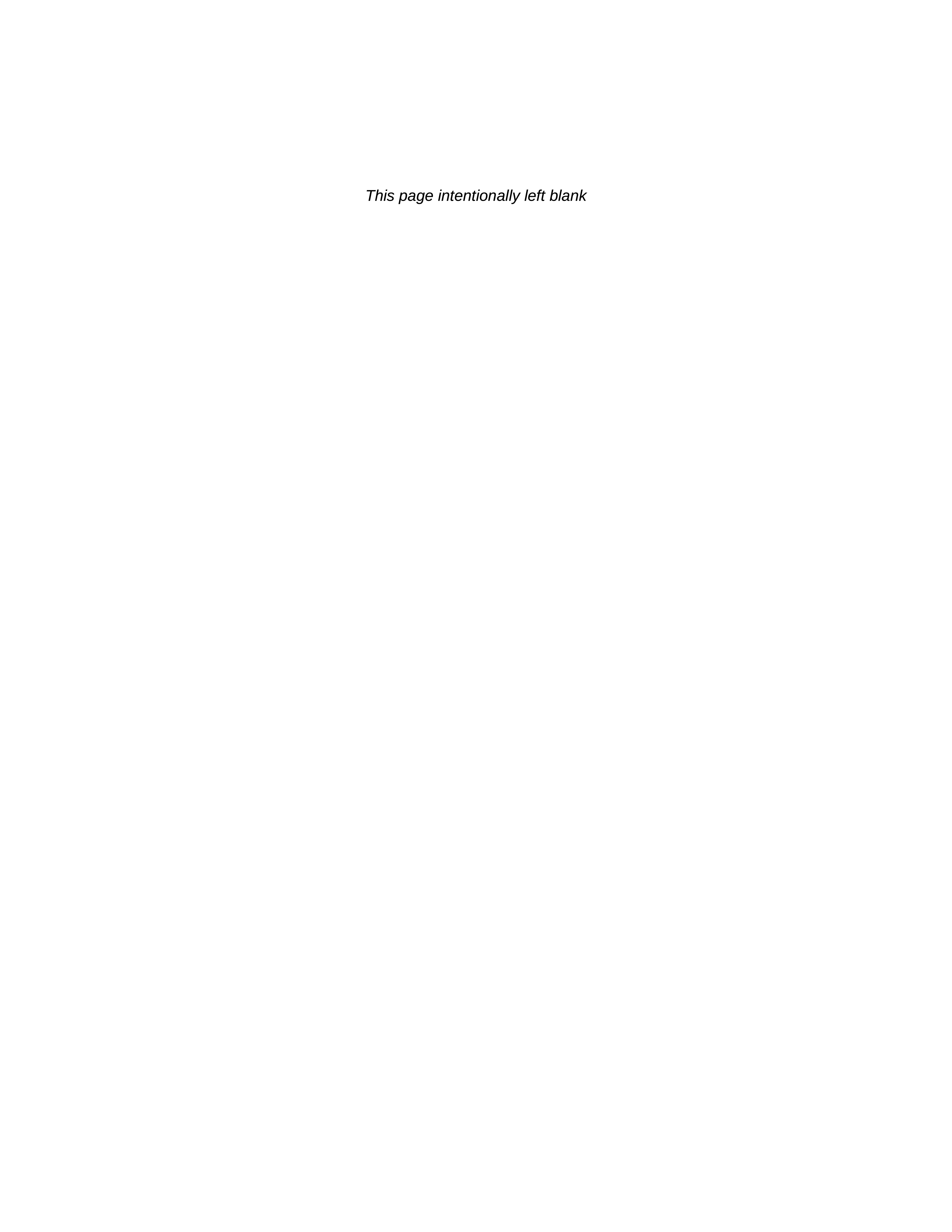
Throughout Latin America, the following categories have been used to define bicycle infrastructure:

4. Reserved Routes. Bikeways along streets that allow use by bicycles and pedestrians; automobiles are prohibited.

5. Segregated Routes. Bikeways that have a designated space/lane for bicycles that is separated from auto traffic, but automobiles are not prohibited from the lanes.

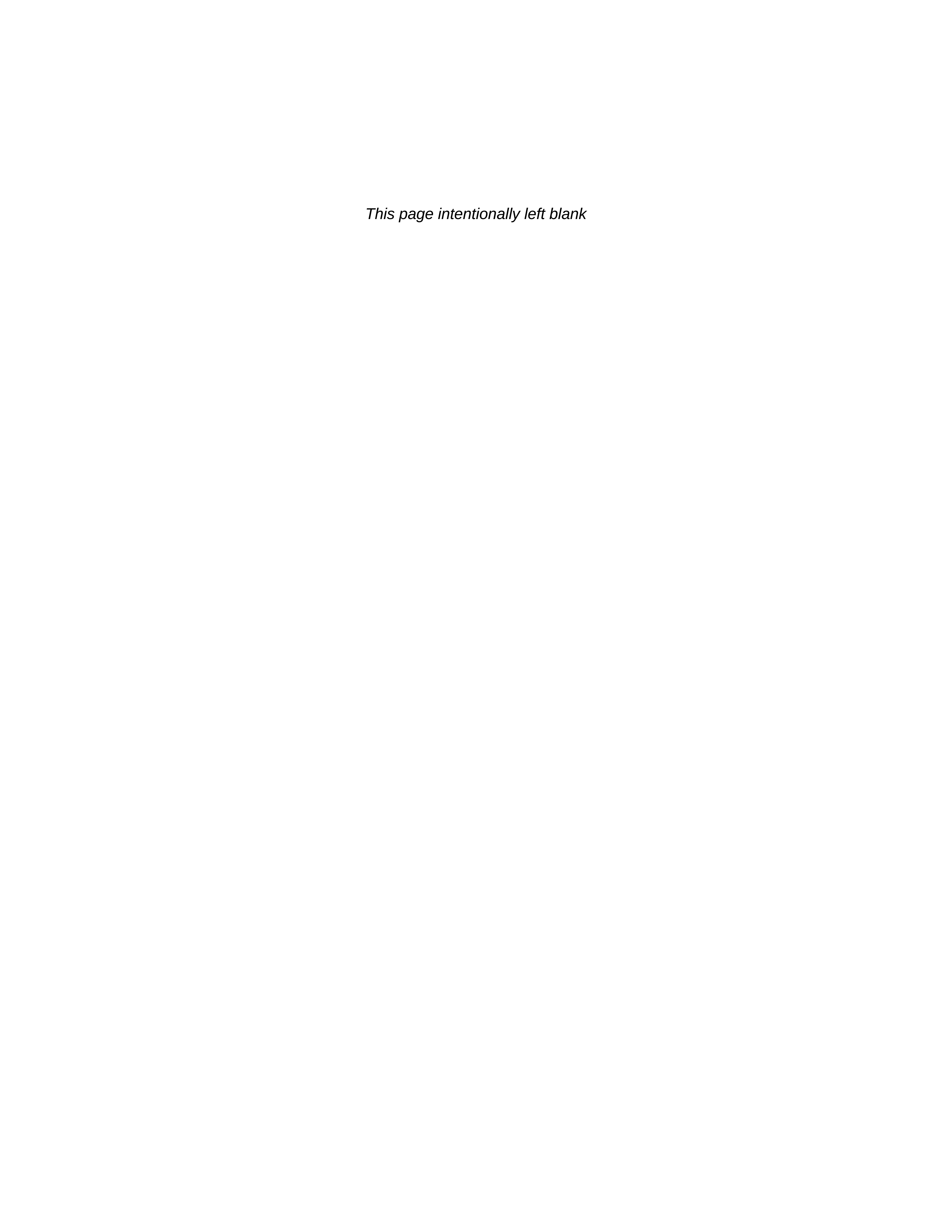
6. Integrated or Shared Routes. Bikeways that allow bicycles to share traffic lanes with automobiles. Bicycles are not separated from other modes of travel.

7. Bike Trails. Bikeways that are completely separate from streets and may consist of trails, or other routes traversing cities or rural areas.



This page intentionally left blank

Appendix F:
Evaluation Criteria
and Ranked List of Projects



This page intentionally left blank



February 27, 2013

TO: California-Baja California Border Master Plan Technical Working Group (TWG)

FROM: SANDAG Service Bureau

SUBJECT: Task 7: Review of Process for Submitting Projects and Review of Evaluation Criteria—POE Projects

Task 7 of the California-Baja California Border Master Plan (BMP) Update calls for 1) updating data for Port of Entry (POE) and related transportation projects and 2) re-ranking medium- and long-term projects following the evaluation criteria and methodology used in the 2008 BMP effort as modified by the Policy Advisory Group (PAC) at its November 15, 2012 meeting.

This technical memorandum contains two attachments. Attachment A summarizes the process for submitting POE and related transportation projects as modified by the PAC at its November 15, 2012 meeting. The process, definitions, and proposed approaches were discussed with the TWG at its meeting on October 18, 2012. Feedback and direction from the TWG were incorporated into materials presented to the PAC at the November meeting. Some slight modifications were made by the PAC prior to approval. Attachment A summarizes the process approved by the PAC.

Attachment B focuses on the evaluation criteria used to rank POE projects. (The evaluation criteria used to rank transportation facilities is described in a separate technical memo (Agenda Item 6).

TWG representatives are requested to submit projects into a Web-based data entry system created especially for the BMP Update. Instructions and a training session on how to use the data entry tool will occur during the second half of today's TWG meeting. Agencies must submit project information into the Web-based system by **Friday, March 29, 2013** for projects to be ranked. After the cut-off date, the Service Bureau will download all projects and rank them according to the approved evaluation criteria. The results will be presented first to the TWG for review at the June 20, 2013 TWG meeting and to the PAC for review and approval at the July 25, 2013 meeting.



401 B Street, Suite 800, San Diego, CA 92101-4231 Phone 619.699.1900 Fax 619.699.1950 Online www.sandag.org/servicebureau

ATTACHMENT A

Process for submitting POE and related transportation projects

A summary of the process for submitting POE and related transportation projects is as follows:

- POE and transportation projects to be submitted by BMP agencies will be limited to the bandwidth of the "Focused Study Area," which is the area ten miles north and ten miles south of the California-Baja California International Border, as shown in Attachment A-1. Projects should be included in an approved planning document.

- POE projects will be classified in two main categories: (1) new POE and (2) modernization of existing POEs. POE projects will be ranked separately within these two categories. BMP agencies will be responsible for determining if projects are new POEs or modernization of existing POEs.

- POE and related transportation projects will be grouped into short-, medium-, and long-term. Short-term projects will be catalogued, but will not be ranked. Medium-term and long-term projects will be ranked. The time periods for use in the BMP Update are.

  - Short-term: 2013-2014
  - Medium-term: 2015-2020
  - Long-term: 2021-2040

- Two new categories of projects will be incorporated into the BMP framework. They are 1) infrastructure projects for non-motorized modes related to cross border travel and 2) short-term operational and minor capital investment projects to reduce northbound and southbound cross border wait times. These projects will be catalogued, but will not be ranked.

- Construction Phase Screening and Funding Status Screening criteria will be incorporated into the BMP framework. The additional screening criteria would avoid ranking a project that is under construction in the short-term period but open to traffic after 2014 and also avoid ranking fully funded projects[1]. The flowchart for Option 4 is illustrated in Attachment A-2.

  1) The time periods for short-, medium-, and long-term represent "date open to traffic."

  2) Short-term projects will not be ranked; they will be catalogued for information purposes.

  3) Projects that are under construction during the short-term period (2013-2014) will not be ranked even if open to traffic date is after Dec. 31, 2014.

  4) Projects that are fully funded will not be ranked regardless of the time period. (See footnote 1 regarding expanded list of ranked projects.

[1] At the request of the PAC, the Service Bureau will create a second list that will rank fully funded projects. The purpose of this list is to be able to demonstrate the ranking of the project if a project loses funding and new efforts are needed to pursue funding in the future. This list will be included in the appendix of the final report and will be referred to as BMP 2013-2014 Expanded List of Ranked Projects.

Attachment A-1

Focused Study Area and Area of Influence

San Diego County
Imperial County
USA
Mexico
Tijuana
Tecate
Mexicali
Rosarito
Ensenada
Arizona
Sonora

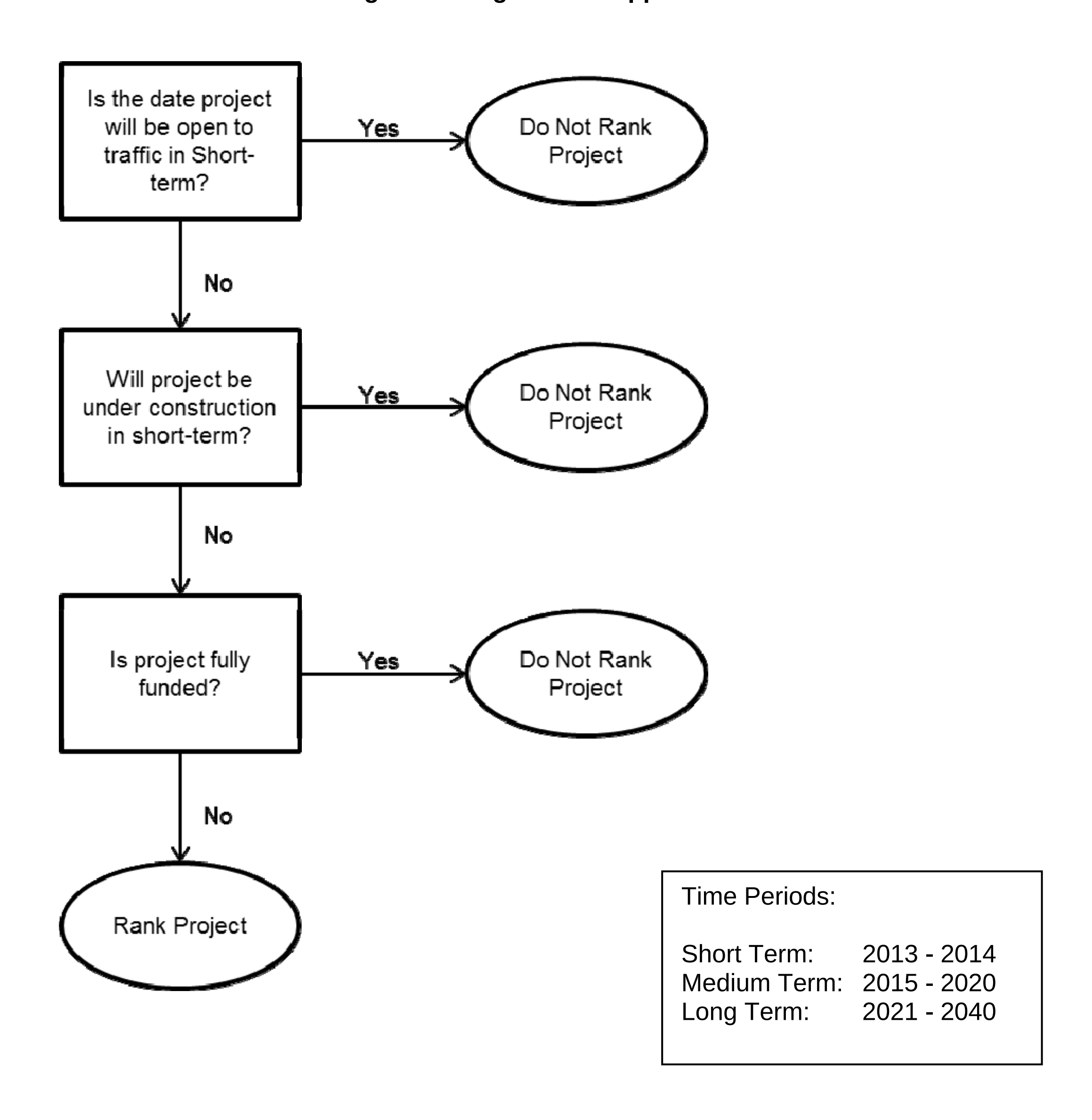
Symbology/Simbología

0 - 60 Area of Influence / Area de Influencia (miles/millas)
Existing POE/Garita Existente
Future POE/Garita Futura
Border/Frontera
0 - 10 Focus Study Area / Area de Enfoque de Estudio (miles/millas)

N
10 Miles
Map Date: January 2007

Attachment A-2

**Flowchart for Approach for Ranking Projects
Construction and Funding Screening Criteria Applied**



Attachment B

PORT OF ENTRY (POE) CRITERIA

The following information is taken from the final 2008 BMP report and technical memoranda presented to the PAC. Some information for southbound direction was not available for use in the 2008 BMP or in the 2014 BMP Update. (The text is marked by strikeout format where these instances occur.) Northbound data are used in those instances where southbound data are not available.

Methodology to Develop Port of Entry Evaluation Criteria

Two sets of criteria and scores were developed to evaluate POE projects. The first set or ***POE Criteria*** is based on current POE travel and trade demand, current POE congestion, and projected change in POE travel demand (i.e., Criteria 1 through 15). Attachment B-1 shows the possible variables or criteria that can be scored for each type of POE project.

Since there are a different number of variables that could be scored for each type of project, the maximum possible score by type of project is normalized to 100 points. This approach results in a level playing field for all project types while at the same time highlights differences between POE projects of the same type.

For example, an improvement to an existing passenger POE could score up to 24 points while an improvement to an existing cargo POE could score up to 18 points. If those two projects score the maximum number of points under each project type, they would both be normalized to 100 points. At the same time, if there are two improvement projects for cargo POEs, each project could receive a different score up to 18 points. For example, Cargo POE Project 1 receives 15 points (normalized to 83.3 points) and Cargo POE Project 2 receives 12 points (normalized to 66.7 points).

POE projects that pertain to a POE passenger facility are only scored based on criteria that relates to passenger vehicles or pedestrians. POE projects related to a POE cargo facility are only scored based on freight and truck/rail related criteria. For example, an expansion of a POE commercial facility would be evaluated on the benefit the project provides for crossborder truck traffic and trade; however, an expansion of SENTRI lanes would be evaluated on the benefit the project provides for passenger travel.

The second set or ***Project Criteria*** pertains specifically to each project and the same number of criteria are scored for all projects (i.e., Criteria16 through 20). Attachment B-2 shows the proposed ranges for each criterion score, weights, and maximum possible points.

It should be noted that if data were missing from the questionnaires to be completed by the TWG representatives, then not all criteria would be scored for POE projects.

Description of POE Criteria

Current POE Demand (Travel and Trade)

1. Current Crossborder Truck Traffic
   - Number of Trucks that crossed the POE in 2010 (northbound ~~and southbound~~)

2. Current Crossborder Tonnage of Goods by Truck
   - Volume of Goods in tons transported by truck in 2010 (northbound)
3. Current Crossborder Value of Goods by Truck
   - Value of Goods in tons transported by truck in 2010 (northbound)
4. Current Crossborder Passenger Vehicle Traffic
   - Number of Passenger Vehicles and Buses that crossed the POE in 2010 (northbound ~~and southbound~~)
5. Current Crossborder Pedestrian Traffic
   - Number of pedestrians that crossed the POE in 2010 (northbound)
6. Current Crossborder Rail Traffic
   - Number of Rail Cars that crossed the POE in 2010 (northbound ~~and southbound~~)
7. Current Crossborder Tonnage of Goods by Rail
   - Volume of Goods in tons transported by rail in 2010 (northbound)
8. Current Crossborder Value of Goods by Rail
   - Value of Goods in tons transported by rail in 2010 (northbound)

Current Congestion at POE (updated)

9. Current Truck Wait Times at POE
   - Relative position of POEs by weekday average peak period wait times for northbound commercial truck crossings or for relative position of nearest commercial POE for new POE proposals (current time period: Oct. 2011 - Aug. 2012)
10. Current Passenger Vehicle Wait Times at POE
   - Relative position of POEs by weekday average peak period wait times for northbound passenger vehicle crossings or relative position of nearest passenger POE for new POE proposals (current time period: Oct. 2011 - Aug. 2012)
11. Current Pedestrian Wait Times at POE
   - Relative position of POEs by weekday average peak period wait times for northbound pedestrian crossings or relative position of nearest passenger POE for new POE proposals (current time period: Oct. 2011 - Aug. 2012)

Projected Change in POE Demand (Travel)

12. Projected Change in Crossborder Truck Traffic (numerical and percent)
    a. Numerical change in number of trucks between 2010 and 2040 (northbound)
    b. Percent change in number of trucks between 2010 and 2040 (northbound)
13. Projected Change in Crossborder Passenger Vehicle Traffic (numerical and percent)
    a. Numerical change in number of passenger vehicles and buses between 2010 and 2040 (northbound)
    b. Percent change in number of passenger vehicles and buses between 2010 and 2040 (northbound)
14. Projected Change in Crossborder Pedestrian Traffic (numerical and percent)
    a. Numerical change in number of pedestrians between 2010 and 2040 (northbound)
    b. Percent change in number of pedestrians between 2010 and 2040 (northbound)
15. Projected Change in Crossborder Rail Traffic (numerical and percent)
    a. Numerical change in number of rail cars between 2010 and 2040 (northbound)
    b. Percent change in number of rail cars between 2010 and 2040 (northbound)

Description of Project Criteria

Project Performance

16. Project Cost Effectiveness
    - Cost of POE project divided by 2040 daily number of projected new users (trucks/rail cars for commercial POEs, passenger vehicles/pedestrians for passenger or tourist POEs)
17. Environmental Project Benefit
    - Environmental benefit of the POE project based on existing planning/engineering and environmental documents (e.g., air quality, habitat mitigation)
18. Community and Economic Project Benefit
    - Community and Economic benefit of the POE project based on existing planning/engineering and environmental documents (e.g., safety, access, job and output creation)
19. Impact on Other Modes
    - Positive impact on other modes of transportation or inspection procedures at the subject or adjacent POEs.

Project Readiness

20. Current Phase of Project
    - Project Phase: Conceptual Planning, Advanced Planning (Plans and Specifications), Presidential Permit

Based on consultation with U.S. GSA, U.S. CBP, and INDAABIN, examples of documents for each project phase are outlined below.

Conceptual Planning: GSA Feasibility Study, INDAABIN Proyecto Conceptual

Advanced Planning (Plans and Specifications): Environmental Documents (CEQA/NEPA), GSA Prospectus for Site Design and Funding, GSA Program Development Study, GSA Architectural Plans and Specifications, INDAABIN Plan Maestro

Presidential Permit: Presidential Permit application, GSA Prospectus for Construction, INDAABIN Proyecto Ejecutivo, Approval of Mexico’s Comisión Intersecretarial, Mexico’s Permiso Presidencial

Scoring for POE Criteria and Project Criteria

Attachments B-1 and B-2 summarize the proposed scoring mechanism for *POE Criteria* and *Project Criteria*, respectively.

POE Criteria**:** All data elements for the *POE Criteria* are quantitative. Each POE criterion will receive a maximum of three points. The maximum possible score for each type of POE project will be normalized to 100 points to allow all POE project types to be compared on a level playing field.

Project Criteria**:** Of the five project specific criteria, two data elements are quantitative (cost effectiveness and current phase of project) and the other three are qualitative (Environmental Project Benefit, Community and Economic Project Benefit, and Impact on Other Modes.) Each POE criterion receives between 0 and 3 points, with the exception of the cost-effectiveness criterion, which can receive a maximum score of five points due to the wide range of project costs between project types. Impact on Other Modes receives a maximum of 2 points.

As shown in Attachment 1B, the proposed weights to the *Project Criteria* would result in Cost Effectiveness and Projected Project Performance each receiving up to 40 percent of the total score. Project Readiness would receive up to 30 percent of the total score.

Inventory of Conceptual POE Proposals

POE projects in early conceptual stages of development for which quantitative or qualitative information is not available will be inventoried without a priority ranking for future Border Master Plan updates.

Data Requirements to Apply POE Project Evaluation Criteria

The following data will be requested from the Technical Working Group to evaluate POE projects:

- Project name, location, and description
- Number of additional lanes by type by 2040
- 2040 projected average daily vehicles/pedestrians processed (throughput) after improvement
- Year of project completion (2013 – 2040)
- Project cost ($ 2010)
- Funding and construction screening information
- Current phase of project
- Environmental benefit of the project (high, medium, low)
- Community and economic benefit of the project (high, medium, low)
- Positive impact on other modes (yes or no)

POE Evaluation Criteria

Focus		Criteria	Description		Score	Criteria to be Scored by POE Project Type: Existing Pax POE	Existing Cargo POE - Truck	Existing Cargo POE - Rail	New Pax POE	New Truck POE	New Rail POE	New Pax & Cargo POE
Current POE Demand (Travel and Trade)	CURRENT	1. Crossborder Truck Traffic	Number of Trucks that crossed the POE in 2010	NB ~~& SB~~	1-3		▲					
		2. Crossborder Tonnage of Goods by Truck	Volume of Goods in tons transported by truck in 2010	NB	1-3		▲					
		3. Crossborder Value of Goods by Truck	Value of Goods in tons transported by truck in 2010	NB	1-3		▲					
		4. Crossborder Passenger Vehicle Traffic	Number of Passenger Vehicles and Buses that crossed the POE in 2010	NB ~~& SB~~	1-3	▲						
		5. Crossborder Pedestrian Traffic	Number of Pedestrians that crossed the POE in 2010	NB	1-3	▲						
		6. Crossborder Rail Traffic	Number of Rail Cars that crossed the POE in 2010	NB ~~& SB~~	1-3			▲				
		7. Crossborder Tonnage of Goods by Rail	Volume of Goods in tons transported by rail in 2010	NB	1-3			▲				
		8. Crossborder Value of Goods by Rail	Value of Goods in tons transported by rail in 2010	NB	1-3			▲				
Current Conges-tion at POE	CURRENT	9. Current Relative Truck Wait Times at POE	Relative position of POEs by weekday average peak period wait times for truck crossings or for nearest POE (for new POEs) (Oct. 2011 - Aug. 2012)	NB	1-3		▲			▲		▲
		10. Current Relative Passenger Vehicle Wait Times at POE	Relative position of POEs by weekday average peak period wait times for passenger vehicle crossings or for nearest POE (for new POEs) (Oct. 2011 - Aug. 2012)	NB	1-3	▲			▲			▲
		11. Current Relative Pedestrian Wait Times at POE	Relative position of POEs by weekday average peak period wait times for pedestrian crossings at nearest POE (for new POEs) (Oct. 2011 - Aug. 2012)	~~SB~~ NB	1-3	▲			▲			▲

POE Evaluation Criteria (continued)

Focus		Criteria	Description		Score	Existing Pax POE	Existing Cargo POE - Truck	Existing Cargo POE - Rail	New Pax POE	New Truck POE	New Rail POE	New Pax & Cargo POE
						Criteria to be Scored by POE Project Type						
Projected Change in POE Demand (Travel)	PROJECTED	12. Change in Crossborder Truck Traffic	a. Numerical Change in Number of Trucks between 2010 and 2040	NB	1-3		▲			▲		▲
			b. Percent Change in Number of Trucks between 2010 and 2040	NB	1-3		▲					
		13. Change in Crossborder Passenger Vehicle Traffic	a. Numerical Change in Number of Passenger Vehicles and Buses between 2010 and 2040	NB	1-3	▲			▲			▲
			b. Percent Change in Number of Passenger Vehicles and Buses between 2010 and 2040	NB	1-3	▲						
		14. Change in Crossborder Pedestrian Traffic	a. Numerical Change in Number of Pedestrians between 2010 and 2040	NB	1-3	▲			▲			▲
			b. Percent Change in Number of Pedestrians between 2010 and 2040	NB	1-3	▲						
		15. Change in Crossborder Rail Traffic	a. Numerical Change in Number of Rail Cars between 2010 and 2040	NB	1-3			▲			▲	
			b. Percent Change in Number of Rail Cars between 2010 and 2040	NB	1-3			▲				
Total Number of Variables to be Scored by POE Project Type						8	6	5	4	2	1	6
Maximum Points by POE Project Type (to be normalized to 100 points by POE project type)						24	18	15	12	6	3	18

POE Project Evaluation Criteria

Focus		Description	Score	Criteria to be Scored by POE Project Type: Existing Pax POE	Existing Cargo POE - Truck	Existing Cargo POE - Rail	New Pax POE	New Truck POE	New Rail POE	New Pax & Cargo POE	Weight	Maximum Points
Cost-Effective-ness	16. Project Cost-Effective-ness	Cost of POE project divided by daily number of projected new users (trucks and rail cars for commercial POEs, passenger vehicles and pedestrians for passenger or tourist POEs)	1-5	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	6	30
Projected Project Perfor-mance	17. Environmental Project Benefit	Environmental benefit of the POE project (air quality, habitat mitigation)	1-3	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	5	15
	18. Community and Economic Project Benefit	Community and economic benefit of the POE project (safety, access, job and output creation)	1-3	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	5	15
	19. Impact on Other Modes	Positive impact on other modes of transportation or inspection procedures at the subject or adjacent POEs	0-2	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	5	10
Project Readi-ness	20. Current Phase of Project	Conceptual Planning, Advanced Planning (Plans and Specifications), Presidential Permit	1-3	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	10	30
Total Maximum Points												**100**



February 27, 2013

TO: California-Baja California Border Master Plan
Technical Working Group

FROM: SANDAG Service Bureau

SUBJECT: Task 7: Review of Evaluation Criteria – Transportation Projects

Task 7 of the California-Baja California Border Master Plan (BMP) Update calls for 1) updating data for Port of Entry (POE) and related transportation projects and 2) re-ranking medium- and long-term projects following the evaluation criteria and methodology used in the 2008 BMP effort as modified by the Policy Advisory Group (PAC) at its November 15, 2012 meeting. The process for submitting POE and related transportation projects is explained in a separate technical memorandum (Agenda Item 4).

Attachment A focuses on the evaluation criteria used to rank roadway, interchange, and rail projects. (The evaluation criteria used to rank POE projects is described in a separate technical memo (Agenda Item 4).

TWG representatives are requested to submit projects into a Web-based data entry system created especially for the BMP Update. Instructions and a training session on how to use the data entry tool will occur during the second half of today's TWG meeting. Agencies must submit project information into the Web-based system by **Friday, March 29, 2013** for projects to be ranked. After the cut-off date, the Service Bureau will download all projects and rank them according to the approved evaluation criteria. The results will be presented first to the TWG for review at the June 20, 2013 TWG meeting and to the PAC for review and approval at the July 25, 2013 meeting.

ATTACHMENT A

TRANSPORTATION PROJECT CRITERIA

The following information is taken from the final 2008 BMP report and technical memoranda presented to the PAC. The attachment describes the evaluation criteria used for ranking roadway and interchange projects and rail projects.

Criteria for Roadway and Interchange Projects

The combined score of 11 criteria are used to rank road and interchange projects. The 11 criteria are grouped into three criteria types: Congestion/Capacity; Cost-Effectiveness; and Project Readiness, POE Connectivity, and Regional Benefits. Each criterion is scored separately, weighted by criteria type, and then an overall score for each project is calculated. The project with the highest overall score is listed as first and it is considered to have the highest need.

Table 1
Roadway and Interchange Evaluation Criteria by Type

The **Criteria Type**	**Criteria**
Congestion/Capacity	1. Level of Service
	2. Average Annual Daily Traffic (AADT) Improvement
	3. Accident Rate
	4. Truck Percent Share
	5. POE Congestion
Cost Effectiveness	6. Cost Effectiveness
Project Readiness, POE Connectivity, Regional Benefit	7. Current Phase of Project
	8. POE Connection
	9. Multimodal Benefit
	10. Environmental Benefit
	11. Community and Economic Benefit

The criteria for evaluating roadway and interchange project criteria projects are described below. Please refer to Attachment A-1, for a summary of the descriptions, scoring, and weighting of the proposed criteria.

Description of Roadway Project Criteria

1. Level of Service (LOS)

The LOS is a measure of the congestion on roadways. LOS of E or F is considered congested, while a LOS of A – D is considered acceptable. The LOS criterion measures if the project is expected to result in LOS improvement from a congested level of traffic (E or F) to an acceptable level (D or better). No points are awarded for projects that do not result in any improvement in LOS. If LOS data are not provided, then

the level of congestion cannot be determined, thus the project is scored with a zero (“0”). (Note: for new roadways, the LOS for a parallel facility will be evaluated for 2010.)

Score	Description
2	Project results in an improvement from a congested level (E or F) to an acceptable level (D or better)
1	Project improves the LOS within the acceptable range of LOS A to LOS D. (However, the project does not result in an improvement from a congested level (E or F) to an acceptable level (D or better).)

(Note: Guidelines for the volume to capacity (V/C) ratios for the LOS values will be posted under the “Reports and Resources” tab on the Web-based data entry system.)

2. Annual Average Daily Traffic (AADT) Improvement

This criterion provides an indication of roadways with high travel demand. It measures the increased capacity or additional traffic per lane mile that the project is expected to accommodate in 2040. It is calculated by subtracting 2010 AADT/lane mile from 2040 AADT/lane mile. The resulting figures are sorted from highest to lowest and then grouped into three ranges. Projects grouped into the top range would receive a score of 3, projects grouped in the middle range would receive a score of 2, and projects grouped into the low range would receive a score of 1. Higher values indicate that after project completion, more traffic is served per lane mile, which is an indication of the relative importance of the roadway and the project. (Note: new roadways are evaluated with 2010 AADT/lane mile=0, and the traffic volume reported for 2040 is the improvement). If 2010 or 2040 AADT data are not provided for existing facilities, then an estimate of capacity and capacity improvement cannot be determined, thus the project is scored with a zero (“0”) for this criterion.

Score	Description
3	Projects with the highest AADT improvement per lane mile between 2010 and 2040
2	Projects with medium AADT improvement per lane mile between 2010 and 2040
1	Projects with the lowest AADT improvement per lane mile between 2010 and 2040

3. Accident Rate

This criterion measures if the project is on a road or in an area with an accident rate that is above or below the statewide or citywide rate for a similar facility. Projects on roads with higher than average accident rate imply high need. If data are not available, the project is scored with a zero (“0”). (Note: for new roadways, the accident rate for a parallel facility will be evaluated for 2010.)

Score	Description
2	Project is located on a road or in an area where the accident rate is above the statewide or citywide rate for a similar facility
1	Project is located on a road in an area where the accident rate is below the statewide or citywide rate for a similar facility

4. Truck Percent Share

This criterion measures if the project occurs on a segment that serves goods movement. It is calculated by sorting the truck percent share of AADT for each project from highest to lowest and then grouping the projects into three ranges. Projects grouped into the top range would receive a score of 3, and projects grouped into the low range would receive a score of 1. Scores are assigned so that those projects with the highest truck percent share are assigned the highest score. Higher values point to the relative importance of the roadway for goods movement. If truck share data are not available, the project is scored with a zero ("0") for this criterion. (Note: for new roadways, the truck percent share for a parallel facility will be evaluated for 2010.)

Score	Description
3	Projects with the highest truck share
2	Projects with medium truck share
1	Projects with the lowest truck share

5. POE Congestion

This criterion measures if the current project occurs on a roadway that serves a "congested" POE. Higher values are assigned to the project if the roadway serves a POE that is considered "congested." The congestion level at the POEs is based on the relative position of POEs by weekday average daily peak border wait time (northbound direction from October 27. 2011 – August 9, 2012). If the roadway project serves passenger-only POE, then passenger vehicle wait time scores will be used. If the POE is a commercial-only port, then truck wait time scores will be used. If the POE is a combination port, then the passenger vehicle and commercial wait time scores will be averaged. (Note: projects serving a new POE will use the average peak border wait time of an adjacent port.) The maximum score for this criterion is 3.

Score	Description
3	Projects occur on roadways that serve a highly congested POE
2	Projects occur on roadways that serve a medium congested POE
1	Projects occur on roadways that serve a less congested POE

6. Cost Effectiveness

This criterion measures the cost effectiveness of the project in terms of the cost per additional vehicle miles traveled (VMT). It is calculated by dividing the cost of the project by the VMT growth between 2010 and 2040.

$$\frac{\text{Total Cost}}{\text{Additional VMT (2010 and 2040)}}$$

where Additional VMT = Change in AADT between 2010 and 2040 X Miles (length of project)

The results are sorted and then grouped into three ranges. Projects with the lowest cost per additional VMT, i.e., the most cost effective, would receive a score of 3, and projects with the highest cost per additional VMT, i.e., the least cost effective, would receive a score of 1. Scores are assigned so that those

projects that are most cost effective are assigned the highest score. If project length, cost, or AADT are not available, the project is scored with a zero (“0”) for this criterion.

Score	Description
3	Projects with the highest cost effectiveness scores
2	Projects with medium cost effectiveness scores
1	Projects with the lowest cost effectiveness scores

7. Current Phase of the Project

This criterion measures the current phase of the project and awards points based on the readiness of the project. The current phase is reported as “final design,” or “advanced planning/preliminary engineering/environmental;” or “conceptual planning”. For the purposes of this study, “final design” includes pre-construction activities such as development of plans and specifications, and estimation of quantities leading up to preparation of bid packages. “Advanced planning/preliminary engineering/environmental” includes projects that are in the project study report (PSR) phase, conducting preliminary engineering, including geometric design of specific projects, or preparing an environmental document. “Conceptual planning” includes those projects that are undergoing a corridor or feasibility study. In Baja California, “final design” is equivalent to “proyecto ejecutivo;” advanced planning/preliminary engineering/environmental” equates to “plan maestro;” and conceptual planning is equivalent to “esquema conceptual.” A project in the final design stage would receive a score of 3, and a project in the conceptual planning stage would receive a score of 1. Criteria for which information is unavailable are assigned a zero. Points will range from 0 to 3, with 3 being the maximum.

Score	Description
3	Projects in the “final design” phase
2	Projects in the “advanced planning/preliminary engineering/environmental” phase
1	Projects in the “conceptual planning” phase

8. POE Connection

This criterion measures if the current project occurs on a segment that has a terminus at a POE. A project on a roadway with a terminus at a POE, which we will call “terminus facility”, receives 2 points. A project on a roadway that connects to a “terminus facility” receives 1 point. Roadways that are located within the 10-mile focused study area but that do not connect to the “terminus facility” or to the POE receive zero “0” points for this criterion.

Score	Description
2	Project occurs on a “terminus facility,” i.e., a roadway that has a terminus at a POE
1	Project occurs on a roadway that connects to a “terminus facility”
0	Project that occurs on a roadway that does not have a terminus at a POE and does not connect to a roadway that has a terminus at a POE

9. Multimodal Benefits

This criterion measures if the project provides multimodal benefits such as bicycle lanes/paths, high occupancy vehicle (HOV)/transit lanes, and pedestrian walkways. Each of these three elements is scored with a 1 or 0. For instance, a project receives 1 point if it accommodates bicycle travel and 0 points if it does not. Points for each element are summed to create a singe Multimodal Benefits score for the project. The Multimodal Benefits score will range from 0 to 3, with the maximum score of 3 (1 point each for bicycle lanes/path, HOV/transit lanes, and pedestrian walkways).

Score	Description
3	Project accommodates all three multimodal elements (bicycle lanes/path, HOV/transit lane, and pedestrian walkway)
2	Project accommodates two of the multimodal elements (bicycle lanes/path, HOV/transit lane, or pedestrian walkway)
1	Project accommodates one of the multimodal elements (bicycle lanes/path, HOV/transit lane, or pedestrian walkway)
0	Project does not accommodate any of the multimodal elements

10. Environmental Benefit

This criterion measures the environmental benefit of the project. It is a qualitative estimate based on the TWG representatives' assessment of information contained in existing planning and environmental documents (air quality, habitat mitigation, etc.) The anticipated benefits are reported as high, medium, and low. A project that reports high benefit would receive a score of 3, and a project with low benefit would receive a score of 1. Criteria for which information is unavailable will be assigned a zero ("0"). The Environmental Benefit score will range from 0 to 3, with the maximum score of 3.

Score	Description
3	Projects with a high environmental benefit
2	Projects with medium environmental benefit
1	Projects with the low environmental benefit

11. Community and Economic Benefit

This criterion measures the community and economic benefit of the project. It is a qualitative estimate based on the TWG representatives' assessment of information contained in existing planning/engineering and other documents (e.g., safety, access, job and output creation). The anticipated benefits are reported as high, medium, and low. A project that reports high benefit receives a score of 3, and a project with low benefit receives a score of 1. Criteria for which information is unavailable are assigned a zero ("0"). The Community and Economic Benefit score ranges from 0 to 3, with the maximum score of 3.

Score	Description
3	Projects with a high community and economic benefit
2	Projects with medium community and economic benefit
1	Projects with low community and economic benefit

Description of Interchange Project Criteria

1. Level of Service (LOS)

The LOS is a measure of the congestion. LOS of E or F is considered congested, while a LOS of A – D is considered acceptable. The LOS Score measures if the project is expected to result in LOS improvement from a congested level (E or F) to an acceptable level (D or better). No points are awarded for projects that do not result in any improvement in LOS. If LOS data are not provided, then the level of congestion cannot be determined, thus the project is scored with a zero (“0”). (Note: for a new interchange, the LOS for a parallel facility will be evaluated for 2010.)

Score	Description
2	Project results in an improvement from a congested level (E or F) to an acceptable level (D or better)
1	Project improves the LOS within the acceptable range of LOS A to LOS D. (However, the project does not result in an improvement from a congested level (E or F) to an acceptable level (D or better).)

2. Average Annual Daily Traffic (AADT) Improvement

This criterion provides an indication of interchanges with high travel demand. It measures if the project is expected to accommodate increased capacity in 2040. This is calculated by subtracting the interchange’s 2010 AADT from the projected 2040 AADT. The resulting figures are sorted from highest to lowest and then grouped into three ranges. Projects grouped into the top range would receive a score of 3, projects grouped in the middle range would receive a score of 2, and projects grouped into the low range would receive a score of 1. Higher values indicate that after project completion, more traffic is served per interchange, which is an indication of the relative importance of the interchange and the project. (Note: new interchanges are evaluated with 2010 AADT/mile=0, and the traffic volume reported for 2040 is the improvement). If 2010 or 2040 AADT data are not provided for existing facilities, then an estimate of capacity and capacity improvement cannot be determined, thus the project is scored with a zero (“0”) for this criterion.

Score	Description
3	Projects with the highest AADT improvement between 2010 and 2040
2	Projects with medium AADT improvement between 2010 and 2040
1	Projects with the lowest AADT improvement between 2010 and 2040

3. Accident Rate

This criterion measures if the project is on an interchange with an accident rate that is above or below the statewide or citywide rate for a similar facility. Projects on roads with higher than average accident rate imply high need. If data are not available, the project is scored with a zero (“0”). (Note: for a new interchange, the accident rate for a parallel facility will be evaluated for 2010.)

Score	Description
2	Project is located on an interchange where the accident rate is above the statewide or citywide rate for a similar facility
1	Project is located on an interchange where the accident rate is below the statewide or citywide rate for a similar facility

4. Truck Percent Share

This criterion measures if the project occurs on an interchange that serves goods movement. It is calculated by sorting the truck percent share of AADT for each project from highest to lowest and then grouping the projects into three ranges. Projects grouped into the top range would receive a score of 3, and projects grouped into the low range would receive a score of 1. Scores are assigned so that projects with the highest truck percent share receive the highest score. Higher values point to the relative importance of the interchange for goods movement. If truck share data are not available, the project is scored with a zero ("0") for this criterion. (Note: for new interchange, the truck percent share for a parallel facility will be evaluated for 2010.)

Score	Description
3	Projects with the highest truck share
2	Projects with medium truck share
1	Projects with the lowest truck share

5. POE Congestion

This criterion measures if the project occurs on an interchange that serves a "congested" POE. Higher values are assigned to the project if the interchange serves a POE that is considered "congested." The congestion level at the POEs is based on the relative position of POEs by weekday average daily peak border wait time (northbound direction from October 27. 2011 – August 9, 2012). If the project serves passenger-only POE, then passenger vehicle wait time scores are used. If the POE is a commercial-only port, then truck wait time scores are used. If the POE is a combination port, then the passenger vehicle and commercial wait time scores are averaged. (Note: projects serving a new POE will use the average peak border wait time of an adjacent port.) The maximum score for this criterion is 3.

Score	Description
3	Project serves a highly congested POE
2	Project serves a medium congested POE
1	Project serves a less congested POE

6. Cost Effectiveness

This criterion measures the cost effectiveness of the project in terms of the cost per change in AADT. It is calculated by dividing the cost of the project by the change in AADT growth between 2010 and 2040.

$$\frac{\text{Total Cost}}{\textit{Change in AADT (2010 and 2040)}}$$

The results are sorted and then grouped into three ranges. Projects with the lowest cost per change in AADT, i.e., the most cost effective, would receive a score of 3, and projects with the highest cost per change in AADT, i.e., the least cost effective, would receive a score of 1. Scores are assigned so that those projects that are most cost effective are assigned the highest score. If cost or AADT are not available, the project is scored with a zero (“0”) for this criterion.

Score	Description
3	Projects with the highest cost effectiveness
2	Projects with medium cost effectiveness
1	Projects with the lowest cost effectiveness

7. Project Readiness

This criterion measures the current phase of the project and awards points based on the readiness of the project. The current phase will be reported as “final design,” or “advanced planning/preliminary engineering/environmental;” or “conceptual planning”. For the purposes of this study, “final design” includes pre-construction activities such as development of plans and specifications, and estimation of quantities leading up to preparation of bid packages. “Advanced planning/preliminary engineering/environmental” includes projects that are in the project study report (PSR) phase, conducting preliminary engineering, including geometric design of specific projects, or preparing an environmental document. “Conceptual planning” includes those projects that are undergoing a corridor or feasibility study. In Baja California, “final design” is equivalent to “proyecto ejecutivo;” advanced planning/preliminary engineering/environmental” equates to “plan maestro;” and conceptual planning is equivalent to “esquema conceptual.” A project that is reported in the final design stage would receive a score of 3, and a project in the conceptual planning stage would receive a score of 1. Criteria for which information is unavailable will be assigned a zero. The Project Readiness Score will range from 0 to 3, with the maximum score of 3.

Score	Description
3	Projects in the “final design” phase
2	Projects in the “advanced planning/preliminary engineering/environmental” phase
1	Projects in the “conceptual planning” phase

8. POE Connection

This criterion measures if the interchange project occurs on a roadway that has a terminus at a POE. A project on a roadway with a terminus at a POE, which we will call “terminus facility”, receives 2 points. A project on a roadway that connects to a “terminus facility” receives 1 point. Interchange projects that occur on roadways that are located within the 10-mile focused study area but that do not connect to the “terminus facility” or to the POE receive zero “0” points for this criterion.

Score	Description
2	Project occurs on a “terminus facility,” i.e., a roadway that has a terminus at a POE
1	Project occurs on a roadway that connects to a “terminus facility”
0	Project that occurs a roadway that does not have a terminus at a POE and does not connect to a roadway that has a terminus at a POE

9. Multimodal Benefit

This criterion measures if the project provides multimodal benefits such as bicycle lanes/paths; high occupancy vehicle (HOV)/transit lanes and pedestrian walkways. Each of these three elements is scored with a 1 or 0. For instance, a project receives 1 point if it accommodates bicycle travel and 0 points if it does not. Points for each element are summed to create a singe Multimodal Benefits Score for the project. The Multimodal Benefits Score will range from 0 to 3, with the maximum score of 3 (1 point each for bicycle lanes/path, HOV/transit lanes, and pedestrian walkways).

Score	Description
3	Project accommodates all three multimodal elements (bicycle lanes/path, HOV/transit lane, and pedestrian walkway)
2	Project accommodates two of the multimodal elements (bicycle lanes/path, HOV/transit lane, or pedestrian walkway)
1	Project accommodates one of the multimodal elements (bicycle lanes/path, HOV/transit lane, or pedestrian walkway)
0	Project does not accommodate any of the multimodal elements

10. Environmental Benefit

This criterion measures the environmental benefit of the project. It is a qualitative estimate based on the TWG representatives' assessment of information contained in existing planning and environmental documents (e.g. air quality, habitat mitigation, etc.). The anticipated benefits are reported as high, medium, and low. A project that reports high benefit received a score of 3, and a project with low benefit received a score of 1. Criteria for which information is unavailable will be assigned a zero ("0"). The Environmental Benefit score will range from 0 to 3, with the maximum score of 3.

Score	Description
3	Projects with a high environmental benefit
2	Projects with medium environmental benefit
1	Projects with the low environmental benefit

11. Community and Economic Benefit

This criterion measures the community and economic benefit of the project. It is a qualitative estimate based on the TWG representatives' assessment of information contained in existing planning/engineering and other documents (e.g., safety, access, job and output creation). The anticipated benefits are reported as high, medium, and low. A project that reports high benefit would receive a score of 3, and a project with low benefit would receive a score of 1. Criteria for which information is unavailable will be assigned a zero ("0"). The Community and Economic Benefit score will range from 0 to 3, with the maximum score of 3.

Score	Description
3	Projects with a high community and economic benefit
2	Projects with medium community and economic benefit
1	Projects with low community and economic benefit

Description of Rail Project Criteria

The combined score of eight criteria will be used to rank rail projects. The criteria are grouped into three criteria types: Congestion/Capacity; Cost-Effectiveness; and Project Readiness, POE Connectivity, and Regional Benefits as shown in Table 2 below. Each criterion is scored separately, weighted by criteria type, and then an overall score for each project is calculated. The project with the highest overall score is listed as first and it is considered to have the highest need. Missing data elements will receive zero "0" points for each criterion.

Table 2
Rail Evaluation Criteria by Type

Criteria Type	Criteria
Congestion/Capacity	1. Capacity Improvement
	2. POE Congestion
	3. Local Circulation Congestion
Cost Effectiveness	4. Cost Effectiveness
Project Readiness, POE Connectivity, Regional Benefit	5. Current Phase of Project
	6. POE Connection
	7. Environmental Benefit
	8. Community and Economic Benefit

The criteria for evaluating rail projects are described below. Please refer to Attachment A-2, for a summary of the descriptions, scoring, and weighting of the proposed criteria.

The combined score of eight criteria was used to rank rail projects. The criteria for evaluating rail projects are described below.

1. Capacity Improvement

This criterion measures the increased capacity (additional rail cars or passengers) the project is expected to accommodate in 2040. It is calculated by subtracting the number of rail cars or passengers in 2010 from the number of rail cars or passengers in 2040. The resulting figures are sorted from highest to lowest and then grouped into three ranges. Projects grouped into the top range would receive a score of 3, projects grouped in the middle range would receive a score of 2, and projects grouped into the low range would receive a score of 1. Higher values indicate that after project completion, the railway has an increased capacity to accommodate rail cars or passengers. (Note: projects on railways that do not currently exist are evaluated with the 2010 number=0, and whatever is reported for 2040 is the improvement). If 2010 or

2040 data are not provided, then an estimate of capacity and capacity improvement cannot be determined, thus the project is scored with a zero ("0") for this criterion.

Score	Description
3	Projects with the highest capacity improvement
2	Projects with medium capacity improvement
1	Projects with the lowest capacity improvement

2. POE Congestion

This criterion measures if the current project occurs on a rail line that serves a "congested" POE. Higher values are assigned to the project if the railroad serves a POE that is considered "congested." The congestion level at the POEs is calculated in the POE criteria section and is based on weekday Average Peak Border Wait Time in minutes (measured from October 27, 2011 – August 9, 2012). In lieu of rail border wait time data, which is not available, if the rail project serves a passenger-only POE, then passenger vehicle wait time scores will be used. If the rail project serves a commercial-only port, then truck wait time scores will be used. If the rail project serves a combination port, then the passenger vehicle and commercial wait time scores will be averaged. The maximum score for this criterion is 3.

Score	Description
3	Projects occur on a rail line that serves a highly congested POE
2	Projects occur on a rail line that serves a medium congested POE
1	Projects occur on a rail line that serves a less congested POE

3. Local Circulation Congestion

This criterion measures if the rail project includes a grade separation to alleviate congestion on local streets due to railroad operations. Projects that include a grade separation receive 1 point, while projects that do not, receive a zero "0." The maximum score for this criterion is 1 point.

Score	Description
1	Project includes grade separation to alleviate congestion on local streets
0	Project does not include grade separation to alleviate congestion on local streets

4. Cost Effectiveness

This criterion measures the cost effectiveness of the project in terms of the change in the number of rail cars or passengers between 2040 and 2010.

$$\frac{\text{Total Cost}}{\text{Change in Number of Rail Cars or Passengers}}$$

The results are sorted and then grouped into three ranges. Projects with the lowest cost per additional rail cars/passengers, i.e., the most cost effective, would receive a score of 3, and projects with the highest cost per additional rail cars/passengers, i.e., the least cost effective, would receive a score of 1. Scores

are assigned so that those projects that are most cost effective are assigned the highest score. If the number of rail cars or passengers for 2010 or 2040 is not available, the project is scored with a zero ("0") for this criterion.

Score	Description
3	Projects with the highest cost effectiveness
2	Projects with medium cost effectiveness
1	Projects with the lowest cost effectiveness

5. *Current Phase of Project*

This criterion measures the current phase of rail projects and awards points based on the readiness of the project. The current phase will be reported as "final design," or "advanced planning/preliminary engineering/environmental;" or "conceptual planning". For rail projects, "final design" includes pre-construction activities such as completing the plans and specifications and other engineering work so that the project will be ready for construction and can enter into a full-funding grant agreement. Projects in this phase must have an approved environmental document. "Advanced planning/preliminary engineering/environmental" includes projects that are in the project study report (PSR) phase, conducting preliminary engineering, including geometric design of specific projects, or preparing an environmental document. "Conceptual planning" includes those projects that are undergoing a corridor or feasibility study including developing alternative analyses and costs. A project in the final design stage would receive a score of 3, and a project in the conceptual planning stage would receive a score of 1. Criteria for which information is unavailable will be assigned a zero. The Project Readiness score will range from 0 to 3, with the maximum score of 3.

Score	Description
3	Projects in the "final design" phase
2	Projects in the "advanced planning/preliminary engineering/environmental" phase
1	Projects in the "conceptual planning" phase

6. POE Connection

This criterion measures if the rail project is on a rail line that crosses or has a terminus at the international border. A project on a rail line that crosses or has a terminus at the international border receives 2 point. A project on a rail line that connects to a rail line that crosses or has a terminus at the international border receives 1 point.

Score	Description
2	Project occurs on a rail line that crosses or has a terminus at the international border
1	Project occurs on a rail line that connects to a rail line that crosses or has a terminus at the international border
0	Project occurs on a rail line that does not cross or have a terminus at the international border

7. Environmental Benefit

This criterion measures the environmental benefit of the project. It is a qualitative estimate based on the TWG representatives' assessment of information contained in existing planning and environmental documents (e.g., air quality, habitat mitigation, etc.) The anticipated benefits are reported as high, medium, and low. A project that reports high benefit would receive a score of 3, and a project with low benefit would receive a score of 1. Criteria for which information is unavailable will be assigned a zero ("0"). The Environmental Benefit Score will range from 0 to 3, with the maximum score of 3.

Score	Description
3	Projects with a high environmental benefit
2	Projects with medium environmental benefit
1	Projects with low environmental benefit

8. Community and Economic Benefit

This criterion measures the community and economic benefit of the project. It is a qualitative estimate based on the TWG representatives' assessment of information contained in existing planning/engineering and other documents (e.g., safety, access, job and output creation). The anticipated benefits are reported as high, medium, and low. A project that reports a high benefit would receive a score of 3, and a project with a low benefit would receive a score of 1. Criteria for which information is unavailable will be assigned a zero ("0"). This score will range from 0 to 3, with the maximum score of 3.

Score	Description
3	Projects with a high community and economic benefit
2	Projects with medium community and economic benefit
1	Projects with low community and economic benefit

Inventory of Conceptual POE Proposals

POE projects in early conceptual stages of development for which quantitative or qualitative information is not available will be inventoried without a priority ranking for future Border Master Plan updates.

Required Data Elements to Evaluate Projects

Roadway Projects

The following lists the data elements that will be required for roadway projects in order to compute the overall score for each project. Missing data elements will result in one or more criteria not receiving a score.

- Jurisdiction
- Project Name
- Project Description (limits, number of lanes, facility type)

- Project Length (miles) [rounded up to 1 for calculation]
- LOS Before Project (2010)
- LOS After Project (2040)
- AADT Before Project (2010)
- AADT After Project (2040)
- Accident Rate (2010): Below or Above statewide or citywide rate for similar facility
- Truck AADT Percent Share 2010
- Multimodal Access: bike lane, HOV/transit lane or pedestrian walkways
- Cost ($2010)
- Funding and Construction Screening Information
- Current Phase of Project (Design, Advanced Planning, Conceptual Planning)
- Connection to a Land POE
- Environmental Benefit (High, Medium, Low)
- Community and Economic Benefit (High, Medium, Low)
- Year Project Becomes Operational (2013 – 2040)

Interchange Projects

The following lists the data elements that will be required for interchange projects in order to compute the overall score for each project. Missing data elements will result in one or more criteria not receiving a score.

- Jurisdiction
- Project Name
- Project Description (lanes, ramp direction)
- LOS Before Project (2010)
- LOS After Project (2040)
- AADT Before Project (2010)
- AADT After Project (2040)
- Accident Rate (2010): Below or Above statewide or citywide rate for similar facility
- Truck AADT Percent Share 2010
- Multimodal Access: bike lane, HOV/transit lane or pedestrian walkways
- Cost ($2010)
- Funding and Construction Screening Information
- Current Phase of Project (Design, Advanced Planning, Conceptual Planning)
- Connection Between Roadway and Land POE
- Environmental Benefit (High, Medium, Low)
- Community and Economic Benefit (High, Medium, Low)
- Year Project Becomes Operational (2013 – 2040)

Rail Projects

The following lists the data elements that will be required for rail projects in order to compute the overall score for each project. Missing data elements will result in one or more criteria not receiving a score.

- Jurisdiction
- Project Name

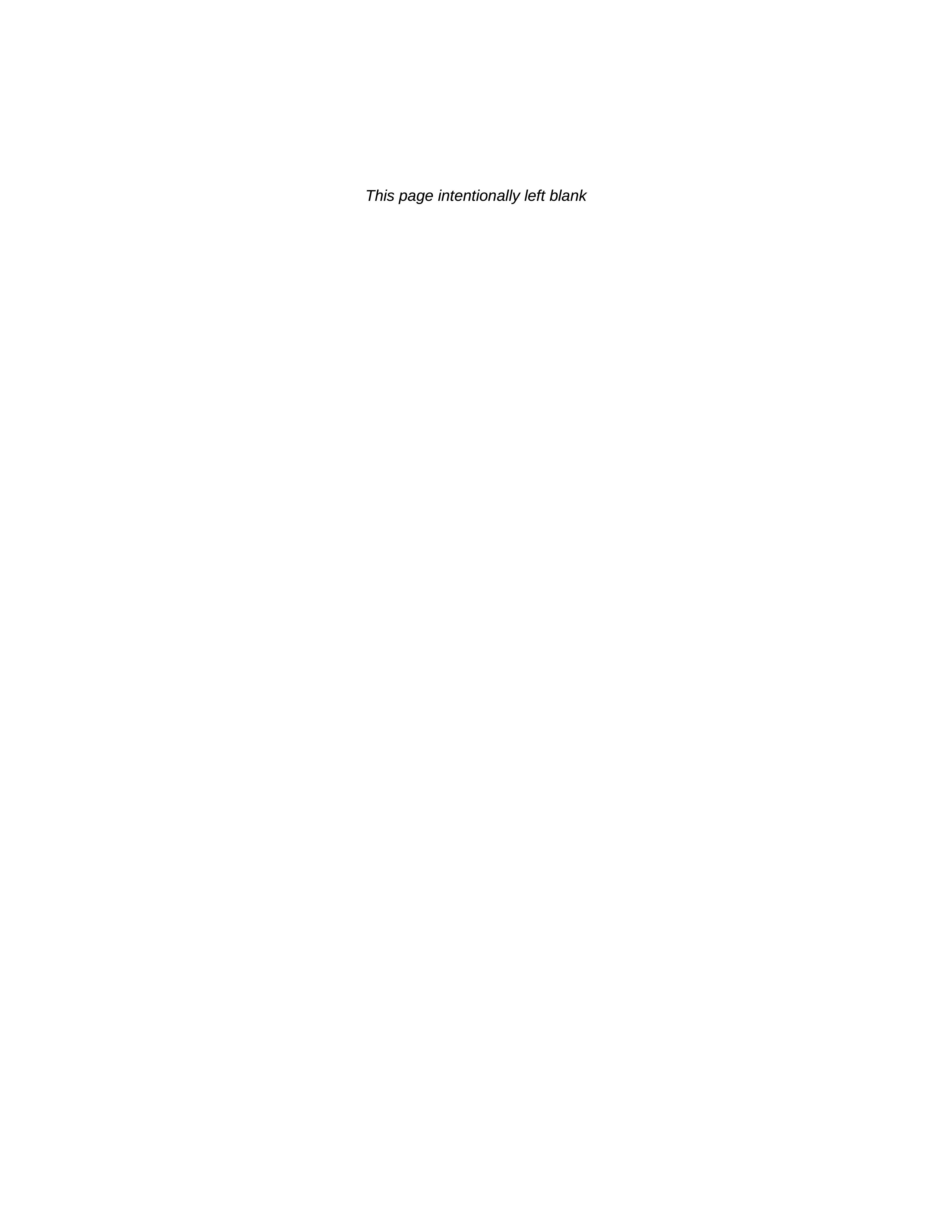
- Project Description (limits)
- Grade Separation Information
- Number of Rail Cars/Passengers (2010 and 2040)
- Cost ($2010)
- Funding and Construction Screening Information
- Current Phase of Project (Design, Advanced Planning, Conceptual Planning)
- Connection to a Land POE
- Environmental Benefit (High, Medium, Low)
- Community and Economic Benefit (High, Medium, Low)
- Year Project Becomes Operational (2013-2040)

Roadway and Interchange Projects Evaluation Criteria

Criteria Type	No.	Criteria	Criteria Measurement	Max Points	Total by Criteria Type	Weight	Total Points
Capacity Congestion	1	Level of Service (LOS)	Measures if the project improves LOS from a congested level (E or F) to an acceptable level (A – D).	2	13	3	39
	2	Average Annual Daily Traffic (AADT) Improvement	Measures the increased capacity or additional traffic per lane mile the project is expected to accommodate in 2030.	3			
	3	Accident Rate	Measures if the current project is on a road or in an area with an accident rate that is above or below the statewide or citywide rate for a similar facility.	2			
	4	Truck Percent Share	Measures if the current project occurs on a segment that serves goods movement by calculating truck percent share of AADT on the segment.	3			
	5	POE Congestion	Measures if the current project occurs on a roadway that serves a “congested” POE.	3			
Cost-Effectiveness	6	Cost Effectiveness	Measures the cost effectiveness of the project in terms of the cost per additional vehicle miles traveled or for interchange projects, the change in AADT.	3	3	11	33
Project Readiness, POE Connectivity, Regional Benefit	7	Current Phase of Project	Measures the current phase of the project: Final Design, Advance Planning, or Conceptual Planning	3	14	2	28
	8	POE Connection	Measures if the current project occurs on a segment that has a terminus at a POE.	2			
	9	Multimodal Benefits	Measures if the project provides multimodal benefits of bicycle paths; high occupancy vehicle (HOV)/transit lanes; and pedestrian walkways.	3			
	10	Environmental Benefit	Measures the environmental benefit of the project.	3			
	11	Community and Economic Benefit	Measures the community and economic benefit.	3			
Total							100

Rail Projects Evaluation Criteria

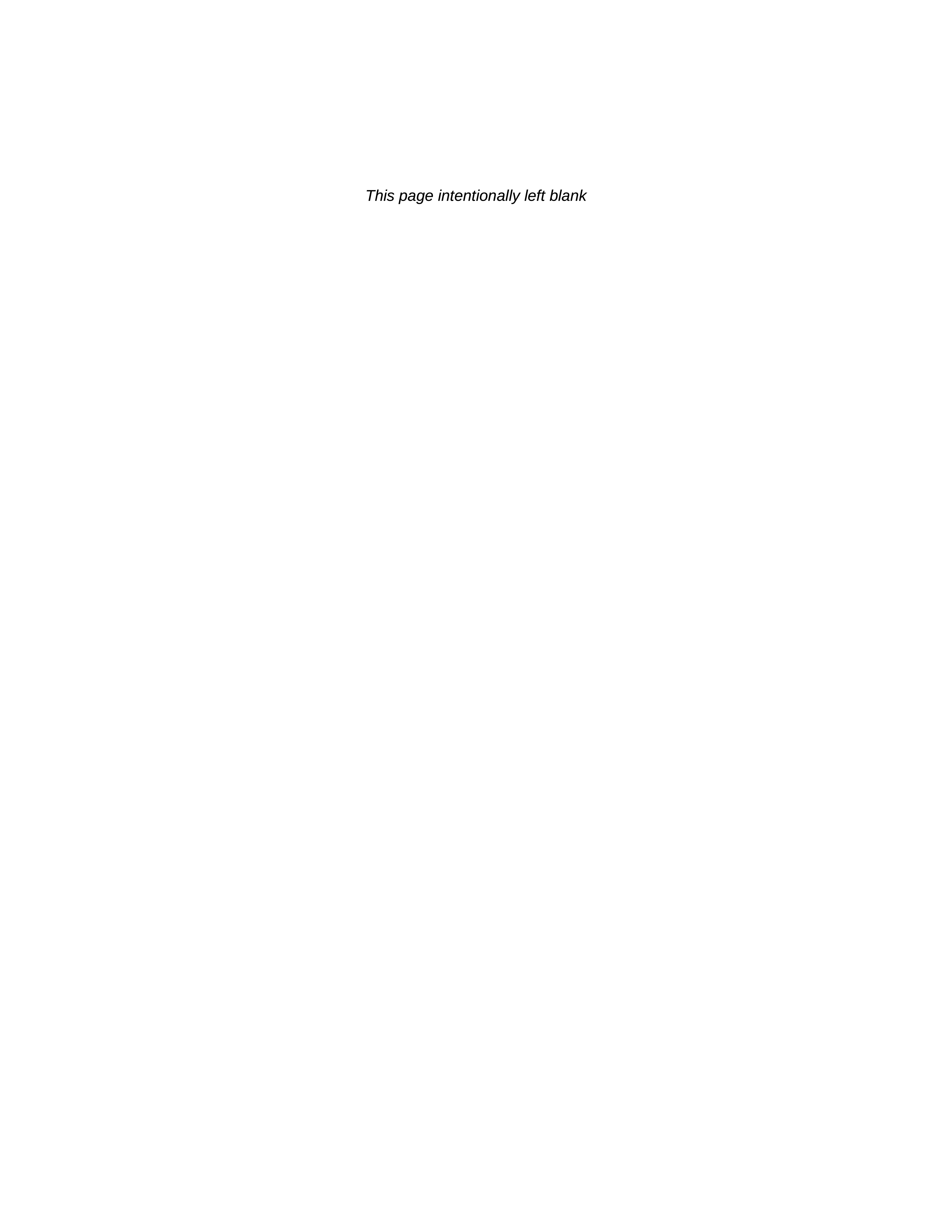
Criteria Type	No.	Criteria	Criteria Measurement	Max Points	Total by Criteria Type	Weight	Total Points
Capacity Congestion	1	Capacity Improvement	Measures the increased capacity or additional rail cars or passengers the project is expected to accommodate in 2030.	3	7	6	42
	2	POE Congestion	Measures if the current project occurs on a rail way that serves a "congested" POE.	3			
	3/	Local Circulation Congestion	Measures if the project provides for grade separation to alleviate congestion on local streets.	1			
Cost-Effectiveness	4	Cost Effectiveness	Measures the cost effectiveness of the project in terms of the cost per change in number of rail cars or passengers.	3	3	12	36
Project Readiness, POE Connectivity, Regional Benefit	5	Current Phase of Project	Measures the current phase of the project: Final Design, Advanced Planning, or Conceptual Planning.	3	11	2	22
	6	POE Connection	Measures if the project occurs on a rail line that crosses or has a terminus at the international border.	2			
	7	Environmental Benefit	Measures the environmental benefit of the project.	3			
	8	Community and Economic Benefit	Measures the community and economic benefit of the project.	3			
Total							100



This page intentionally left blank

New Ports of Entry (POEs)
POE Project Rankings in POE Rank Order

Project No.	POE Location	Project Name	Project Description	Project Type	Year Open to Traffic	POE Criteria Score (Normalized to 100)	Weighted Project Performance Score	Weighted Total Score	Border Station Project Rank	POE Rank
			Maximum Possible Score			100	100	**200**	--	**--**
Otay Mesa East- Mesa de Otay II POE										
4020001	Otay Mesa East	Otay Mesa East-- New POE	Construct new POE facility (POV, Cargo, and Pedestrian)	New Passenger and Commercial POE	2017	75	84	159	**1**	**1**
4070008	Mesa de Otay II	Mesa de Otay II - New POE	Construction of new POV, Cargo, and Pedestrian Port of Entry in Tijuana	New Passenger and Commercial POE	2017	75	80	155	**2**	



This page intentionally left blank

Modernization of Existing Ports of Entry (POEs)
POE Project Rankings in POE Rank Order

Project Key	POE Location	Project Name	Project Description	Project Type	Year Open to Traffic	POE Criteria Score (Normalized to 100)	Weighted Project Performance Score	Weighted Total Score	Border Station Project Rank	POE Rank
			Maximum Possible Score			100	100	200	--	**--**
San Ysidro/Virginia Ave. - Puerta México/El Chaparral POE										**1**
4020013	San Ysidro/ Virginia Ave.	San Ysidro LPOE – Phase III	Phase III creates a new southbound connection to Mexico, with inspection facilities, and provides 17 additional northbound primary inspection booths. It involves the purchase of site necessary for the realignment of the southbound roadway to enter Mexico at the new El Chaparral inspection facility; installation of southbound inspection facilities; an employee parking structure with access tunnel from the Parking Garage to the new Auto Inspection Building.	Existing Passenger POE	2017	92	73	165	**1**	
4020010	San Ysidro/ Virginia Ave.	San Ysidro LPOE – Phase II	Phase II replaces the northbound processing buildings not demolished during the previous phase, construction of a new administration and pedestrian processing building, renovation of the historic port building, central holding facilities, and the remaining central plant.	Existing Passenger POE	2020	92	73	165	**1**	
4070004	Puerta México/ El Chaparral	ITS Transit Control Center	Equipping an ITS Transit Control Center to serve Puerta México, Otay I, Otay II, and Tecate POE users	Existing Passenger POE	2015	92	15	107	**11**	
Calexico West - Mexicali I POE										**2**
4040005	Mexicali I	Mexicali I-Pedestrian Processing Facility	Construction of new building to house the Federal agencies that process pedestrians entering Mexico	Existing Passenger POE	2017	67	85	152	**3**	
4040001	Mexicali I	Mexicali I - Calexico West Expansion and Improvement of the Customs Facilities	Integral project between both Binational authorities (Mexico - USA) to improve and expand the Mexicali I -Calexico West border crossing. Includes necessary alignments and reconfiguration for new POV crossing.	Existing Passenger POE	2016	67	79	146	**4**	

Modernization of Existing Ports of Entry (POEs)
POE Project Rankings in POE Rank Order

Project Key	POE Location	Project Name	Project Description	Project Type	Year Open to Traffic	POE Criteria Score (Normalized to 100)	Weighted Project Performance Score	Weighted Total Score	Border Station Project Rank	POE Rank
			Maximum Possible Score			100	100	200	--	**--**
Calexico West - Mexicali I POE (continued)										
4010002	Calexico West	Calexico West – Phase 1 of Major Expansion & Reconfiguration	The existing facilities are undersized relative to existing traffic loads and no longer meet current standards in terms of inspection officer safety and border security. Delays are reportedly causing significant impact to the Imperial Valley economy. The project involves construction of new pedestrian and POV inspection facilities, expanding the port onto the site of the former commercial inspection facility, whose operations moved to Calexico East in 1996. The LPOE's existing structures will be replaced by three buildings totaling 106,605 GSF. The first phase will include a headhouse, ten of the project's 16 northbound POV inspection lanes, five southbound POV inspection lanes with temporary asphalt paving, and a bridge across the New River for southbound POV traffic.	Existing Passenger POE	2020	67	67	134	**6**	
4010003	Calexico West	Calexico West – Phase 2 of Major Expansion & Reconfiguration	The second phase will include construction the remaining six of sixteen total northbound POV lanes, southbound POV inspection islands, booths, canopies and concrete paving, an administration building, an employee parking structure and a pedestrian processing building with 12 northbound pedestrian inspection stations.	Existing Passenger POE	2022	67	67	134	**6**	

Modernization of Existing Ports of Entry (POEs)
POE Project Rankings in POE Rank Order

Project Key	POE Location	Project Name	Project Description	Project Type	Year Open to Traffic	POE Criteria Score (Normalized to 100)	Weighted Project Performance Score	Weighted Total Score	Border Station Project Rank	POE Rank
			Maximum Possible Score			100	100	200	--	**--**
Otay Mesa - Mesa de Otay Passenger POE										
4020012	Otay Mesa	Otay Mesa Passenger Facilities Modernization	Passenger modernization anticipates phased demolition of head house and pedestrian building, construction and expansion of N/B primary booths, relocation and expansion of pedestrian building, construction of a new Head House and construction of a new pedestrian bridge crossing the 905 freeway.	Existing Passenger POE	2022	75	63	138	**5**	**3**
Calexico East - Mexicali II Commercial POE										
4010006	Calexico East	Calexico East Commercial – Additional NB Commercial Primary Inspection Lanes & Exit Booth	It is proposed that as many as three NB commercial lanes and primary inspection booths and an exit control booth be added at Calexico East. The project's scope includes three northbound primary truck inspection lanes and booths with associated canopy, electrical service, lighting, HVAC and conduit for license plate readers, VACIS and other IT cabling. Direct construction costs include site demolition and grading, vehicular paving including preprimary and post-primary paving, vehicular U-turn lane, and curbs and gutters. Landscaping in the area immediately adjacent to the work, site drainage, and site lighting are also included. Upgrades to the existing facility are not included. Inspection booths are included, as are concrete protective and vehicular bollards, signage, and mirrors. Telephone, communications, security, and power connections are included from the new booths to the existing main building.	Existing Commercial POE - Truck	2030	78	52	130	**8**	**4**
Otay Mesa - Mesa de Otay Commercial POE										
4020011	Otay Mesa	Otay Mesa Commercial Facilities Modernization	Commercial Modernizations anticipates the paving the of the expansion parcel, realignment and expansion of booths, realignment of truck flows within the port, relocation of HAZMAT facilities and development of a commercial Annex Building.	Existing Commercial POE - Truck	2021	83	46	129	**9**	**5**

Modernization of Existing Ports of Entry (POEs)
POE Project Rankings in POE Rank Order

Project Key	POE Location	Project Name	Project Description	Project Type	Year Open to Traffic	POE Criteria Score (Normalized to 100)	Weighted Project Performance Score	Weighted Total Score	Border Station Project Rank	POE Rank
			Maximum Possible Score			100	100	200	--	**--**
Calexico East - Mexicali II Passenger POE										**6**
4010004	Calexico East	Calexico East Passenger – Additional NB POV Primary Inspection Lanes	To relieve POV congestion at Calexico West, it is proposed that as many as six POV lanes and primary inspections booths be added at Calexico East, as envisioned in the original masterplan for the facility, increasing the port's NB POV throughput by 75%. The project's scope includes six northbound primary POV inspection lanes and prefabricated booths with associated canopy, electrical service, lighting, HVAC and conduit for license plate reader, radiation monitors and other IT cabling. Direct construction costs include site demolition and grading, vehicular paving including preprimary and post-primary paving, vehicular U-turn lane, and curbs and gutters. Landscaping in the area immediately adjacent to the work, site drainage, and site lighting are also included. Upgrades to the existing facility are not included. Prefabricated inspection booths are included, as are concrete protective and vehicular bollards, signage, and mirrors. Telephone, communications, security, and power connections are included from the new booths to the existing main building. An extension of the existing tensile canopy structure, including lighting, is also included.	Existing Passenger POE	2025	58	64	122	**10**	
Tecate - Tecate POE										**7**
4060002	Tecate, BC	Tecate BC - Construction of New Cargo POE	A new Cargo POE to be built on a 5-hectare plot, expanding the cargo inspection facilities	Existing Commercial POE - Truck	2015	39	66	105	**12**	
Andrade - Los Algodones POE										**8**
4040004	Los Algodones	Los Algodones - Andrade Tourist Crossing Modernization	Modernize the tourist border crossing facilities at Los Algodones - Andrade	Existing Passenger POE	2017	33	64	97	**13**	

Roadway Project Rankings - U.S. Highway Projects (in rank order)

Project No.	Jurisdiction	Project Name	Limits	Project Description	Year Open to Traffic	Congestion / Capacity (39%): 1. LOS Improvement	2. AADT Improvement	3. Accident Rate	4. Truck Pct. Share of AADT	5. POE Congestion	Cost Eff. (33%): 6. Cost Effectiveness	Project Readiness (28%): 7. Current Phase of Project	8. POE Connection	9. Multimodal Benefits	10. Environmental Benefits	11. Community and Economic Benefit	Weighted Score	Project Rank *
Maximum Possible Score						**6**	**9**	**6**	**9**	**9**	**33**	**6**	**4**	**6**	**6**	**6**	**100**	**--**
1020003	San Diego County	I-5+2 HOV	SR 905 to SR 54	Construct 2 HOV lanes	2040	6	3	3	9	9	33	2	4	2	4	6	81	**4**
1010008	Imperial County	SR 115+2F	Evan Hewes Highway to SR78	Add to 2 general purpose lanes	2035	0	3	3	9	9	33	2	2	2	2	4	69	**15**
1020052	San Diego County	SR 11+4T and CVEF	Enrico Fermi Drive to US-Mexico Border	Construct 4 Toll Lanes and commercial vehicle enforcement facility (CVEF) (Segment 2)	2017	6	9	6	9	6	11	6	4	0	6	6	69	**15**
1020012	San Diego County	SR 905+2F	I-805 to Border	Add 2 general purpose lanes	2018	0	3	3	6	6	33	2	4	0	4	6	67	**19**
1020050	San Diego County	SR 54+2 HOV	I-5 to SR 125	Construct 2 HOV lanes	2020	0	0	3	3	9	33	2	2	2	4	6	64	**23**
1020007	San Diego County	SR 125+4T	SR 905 to San Miguel Rd	Add 4 Toll lanes from SR 905 to San Miguel Rd.	2040	0	6	0	3	6	33	2	2	0	4	4	60	**36**
1020008	San Diego County	SR 125+4T	San Miguel Rd to SR 54	Add 4 Toll lanes from San Miguel Rd. to SR 54	2040	0	6	0	3	6	33	2	2	0	4	4	60	**36**
1010017	Imperial County	SR 98+2F	SR 111 to SR 7	Widen from 2 to 4 lanes on either SR-98 or Jasper Road	2020	6	0	6	9	6	11	4	2	4	4	6	58	**39**

Roadway Project Rankings - U.S. Highway Projects (in rank order)

						Congestion / Capacity (39%)					Cost Eff. (33%)	Project Readiness (28%)						
Project No.	Jurisdiction	Project Name	Limits	Project Description	Year Open to Traffic	1. LOS Improvement	2. AADT Improvement	3. Accident Rate	4. Truck Pct. Share of AADT	5. POE Congestion	6. Cost Effectiveness	7. Current Phase of Project	8. POE Connection	9. Multimodal Benefits	10. Environmental Benefits	11. Community and Economic Benefit	Weighted Score	Project Rank *
Maximum Possible Score						6	9	6	9	9	33	6	4	6	6	6	100	--
1010018	Imperial County	SR 111+2F	SR 98 to I-8	Upgrade 4 lane expressway to 6 lane freeway and interchanges at Jasper Rd, McCabe Rd, Heber Rd	2035	0	3	3	3	6	22	4	4	2	4	6	57	**40**
1020009 (1)	San Diego County	I-805+4ML	SR 905 to Palomar St	Construct 4 Managed Lanes from SR 905 to Palomar St.	2030	0	3	3	3	9	22	2	4	2	4	4	56	**42**
1010001	Imperial County	I-8+2F	Forrester Road to SR 111	Add 2 general purpose lanes	2030	0	3	3	6	6	22	2	2	0	4	6	54	**45**
1010024	Imperial County	SR 98+2F (Phase 1C)	All American Canal to VV Williams	Phase 1C Widen from 2 lanes to 4 lanes.	2018	3	0	6	6	6	11	6	2	4	4	6	54	**45**
1010005	Imperial County	SR 111+2F	I-8 to SR 78	Add 2 general purpose lanes and construct interchanges	2035	0	3	3	9	6	22	2	2	0	2	4	53	**47**
1010023	Imperial County	SR 115+2F	I-8 to Evan Hewes Highway	Construct 4 lane expressway	2030	0	0	6	9	9	11	2	2	4	4	6	53	**47**
1010026	Imperial County	SR 98+2F (Phase 1A)	Ollie to Rockwood	Widen from 4 to 6 lanes.	2018	3	0	3	6	6	11	6	2	4	4	6	51	**51**
1010019	Imperial County	SR 98+2F	SR 98 to Cesar Chavez Blvd	At Grade Railroad Crossing at SR 98 and Cesar Chavez Blvd. widen from 2 to 4 lanes	2030	6	0	6	3	6	11	2	2	4	4	6	50	**53**

Roadway Project Rankings - U.S. Highway Projects (in rank order)

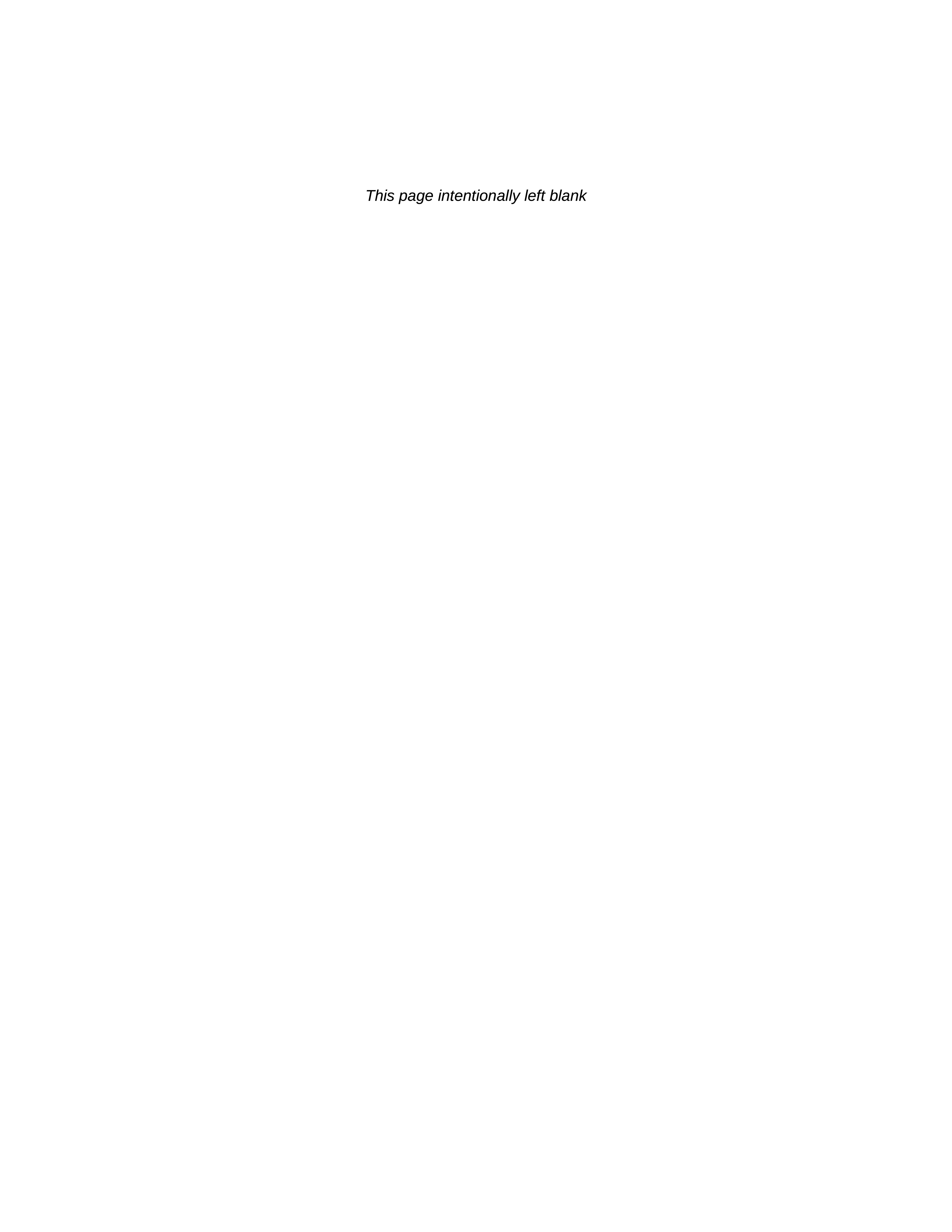
						Congestion / Capacity (39%)					Cost Eff. (33%)	Project Readiness (28%)						
Project No.	Jurisdiction	Project Name	Limits	Project Description	Year Open to Traffic	1. LOS Improvement	2. AADT Improvement	3. Accident Rate	4. Truck Pct. Share of AADT	5. POE Congestion	6. Cost Effectiveness	7. Current Phase of Project	8. POE Connection	9. Multimodal Benefits	10. Environmental Benefits	11. Community and Economic Benefit	Weighted Score	Project Rank *
Maximum Possible Score						**6**	**9**	**6**	**9**	**9**	**33**	**6**	**4**	**6**	**6**	**6**	**100**	**--**
1010025	Imperial County	SR 98+2F (Phase 2)	Dogwood to All American Canal	Phase 2 Widen from 2 to 4 lanes	2030	3	0	3	6	6	11	4	2	4	4	6	49	**54**
1020010 (2)	San Diego County	I-805+4ML	Palomar St to SR 94	Construct 4 Managed Lanes from Palomar St. to SR 94	2030	0	0	3	3	9	11	4	4	4	4	6	48	**55**
1020004	San Diego County	I-5 (2F+ 2HOV)	SR 54 to I-15	Construct 2 general purpose lanes and 2 HOV lanes	2040	0	0	3	6	9	11	2	4	2	4	6	47	**58**
1020051	San Diego County	I-5 @ Dairy Mart	Dairy Mart Ramp to Dairy Mart Ramp	Convert hook ramps to diamond ramps	2040	0	9	6	3	9	0	2	4	0	6	6	45	**60**

* Highway and arterial projects for U.S. and Mexico were ranked together. Project rank reflects order from the combined U.S. and Mexico list.

F=General Purpose Freeway Lane; T=Toll Lane: ML=Managed Lane; HOV=High Occupancy Vehicle Lane

(1) Project No. 1020009, I-805 + 4 ML (SR 905 to Palomar St.): This segment will be revised from 8F + 4 ML to 8F + 2 HOV in the SANDAG 2050 Regional Transportation Plan (RTP) Update.

(2) Project No. 1020010, I-805 + 4 ML (Palomar St. to SR 94): The segment between Palomar St. and SR 54 will be revised from 8F + 4 ML to 8F + 2 HOV in the SANDAG RTP Update.



This page intentionally left blank

Roadway Project Rankings - U.S. Arterial Projects (in rank order)

						Congestion / Capacity (39%)					Cost Eff. (33%)	Project Readiness (28%)						
Project No.	**Jurisdiction**	**Project Name**	**Limits**	**Project Description**	**Year Open to Traffic**	**1. LOS Improvement**	**2. AADT Improvement**	**3. Accident Rate**	**4. Truck Pct. Share of AADT**	**5. POE Congestion**	**6. Cost Effectiveness**	**7. Current Phase of Project**	**8. POE Connection**	**9. Multimodal Benefits**	**10. Environmental Benefits**	**11. Community and Economic Benefit**	**Weighted Score**	**Project Rank ***
Maximum Possible Score						6	9	6	9	9	33	6	4	6	6	6	**100**	--
1020048	San Diego County	Widen Britannia Blvd.	Airway Road to 675 feet south of Airway Road	Construct 4 Lane Major Arterial.	2016	3	9	6	9	6	33	4	2	4	4	4	84	**2**
1020041	San Diego County	Widen Siempre Viva Rd.	Brittania Blvd to La Media Rd	Construct 6 Lane Primary Arterial	2020	6	6	6	9	6	33	4	2	2	4	4	82	**3**
1020028	San Diego County	New Arterial Lone Star Rd.	Enrico Fermi Road to Alta Road	Arterial from Enrico Fermi Road to Alta Road	2030	0	9	3	6	6	33	2	2	4	4	6	75	**6**
1020033	San Diego County	Widen Siempre Viva Road	City of SD to Alta Road	Arterial from City of SD to Alta Road	2030	0	9	3	6	6	33	2	2	4	4	6	75	**6**
1020047	San Diego County	Widen Heritage Road	Frontage of Otay Rio Business Park to 900 feet north of Otay Rio Business Park	Widen to 6 Lane Primary Arterial	2020	0	9	6	6	6	33	2	0	4	4	4	74	**8**
1020025	San Diego County	New Arterial Lone Star Rd.	Piper Ranch to Sunroad Blvd	Arterial from Piper Ranch to Sunroad Blvd	2030	0	9	3	6	6	33	2	0	4	4	6	73	**9**
1020029	San Diego County	New Arterial Lone Star Rd.	Otay Mesa Road to Siempre Viva Road	Arterial from Otay Mesa Road to Siempre Viva Road	2030	0	6	3	6	6	33	2	2	4	4	6	72	**11**
1020014	San Diego County	Widen Airway Road	City of SD to Enrico Fermi Drive	Arterial from City of SD to Enrico Fermi Drive	2030	0	6	3	6	6	33	2	0	4	4	6	70	**14**

Roadway Project Rankings - U.S. Arterial Projects (in rank order)

						Congestion / Capacity (39%)					Cost Eff. (33%)	Project Readiness (28%)						
Project No.	Jurisdiction	Project Name	Limits	Project Description	Year Open to Traffic	1. LOS Improvement	2. AADT Improvement	3. Accident Rate	4. Truck Pct. Share of AADT	5. POE Congestion	6. Cost Effectiveness	7. Current Phase of Project	8. POE Connection	9. Multimodal Benefits	10. Environmental Benefits	11. Community and Economic Benefit	Weighted Score	Project Rank *
Maximum Possible Score						6	9	6	9	9	33	6	4	6	6	6	**100**	--
1010015	Imperial County	Widen Imperial Ave.	I-8 to Aten Rd	Improve to 6 lane primary arterial	2030	6	3	6	3	6	33	2	0	4	0	6	69	**15**
1020021	San Diego County	New Arterial Enrico Fermi Drive	Lone Star Road to Otay Mesa Road	Arterial from Lone Star Road to Otay Mesa Road	2030	3	9	3	6	6	22	2	2	4	4	6	67	**19**
1010016	Imperial County	Widen 8th St. Overpass	Wake Ave. to Centinela	Widen to 4 lanes	2030	6	9	3	3	6	33	2	0	4	0	0	66	**21**
1020043	San Diego County	Otay Mesa Truck Route	Brittania Blvd to Drucker Lane	Construct 3 Lane Road	2016	3	3	6	9	6	22	6	2	0	4	4	65	**22**
1020022	San Diego County	Widen Enrico Fermi Dr.	Otay Mesa Road to SR-11	Enhanced Arterial from Otay Mesa Road to SR 11	2030	0	9	3	6	6	22	2	2	4	4	6	64	**23**
1010011	Imperial County	Widen Dogwood Rd.	SR 98 to Mead Rd	Improve to 5 lane primary arterial	2030	0	3	6	3	6	33	2	0	4	0	6	63	**25**
1010027	Imperial County	Widen Forrester Rd.	I-8 to SR 78/SR 86	Improve/Construct north-south corridor	2030	3	0	6	9	6	22	2	0	4	4	6	62	**26**
1020015	San Diego County	New Arterial Airway Rd.	Enrico Fermi Road to Alta Road	Arterial from Enrico Fermi Road to Alta Road	2030	3	6	3	6	6	22	2	0	4	4	6	62	**26**

Roadway Project Rankings - U.S. Arterial Projects (in rank order)

						Congestion / Capacity (39%)					Cost Eff. (33%)	Project Readiness (28%)						
Project No.	Jurisdiction	Project Name	Limits	Project Description	Year Open to Traffic	1. LOS Improvement	2. AADT Improvement	3. Accident Rate	4. Truck Pct. Share of AADT	5. POE Congestion	6. Cost Effectiveness	7. Current Phase of Project	8. POE Connection	9. Multimodal Benefits	10. Environmental Benefits	11. Community and Economic Benefit	Weighted Score	Project Rank *
Maximum Possible Score						6	9	6	9	9	33	6	4	6	6	6	**100**	--
1020016	San Diego County	New Arterial Airway Rd.	Alta Road to Siempre Viva Road	Arterial from Alta Road to Siempre Viva Road	2030	3	6	3	6	6	22	2	0	4	4	6	62	**26**
1020018	San Diego County	Widen Alta Rd.	Lone Star Road to Otay Mesa Road	Arterial from Lone Star Road to Otay Mesa Road	2030	3	6	3	6	6	22	2	0	4	4	6	62	**26**
1020019	San Diego County	New Arterial Alta Rd.	Otay Mesa Road to Airway Road	Arterial from Otay Mesa Road to Airway Road	2030	3	6	3	6	6	22	2	0	4	4	6	62	**26**
1020020	San Diego County	New Arterial Alta Rd.	Airway Road to Siempre Viva Road	Arterial from Airway Road to Siempre Viva Road	2030	3	6	3	6	6	22	2	0	4	4	6	62	**26**
1010009	Imperial County	New Arterial Imperial Ave.	McCabe Rd to I-8	Improve and construct a 6 lane primary arterial	2016	0	9	6	3	6	33	2	0	2	0	0	61	**32**
1020023	San Diego County	Widen Enrico Fermi Dr.	SR-11 to Airway Road	Enhanced Arterial from SR 11 to Airway Road	2030	0	6	3	6	6	22	2	2	4	4	6	61	**32**
1020027	San Diego County	New Arterial Lone Star Rd.	Vann Center Blvd to Enrico Fermi Drive	Arterial from Vann Center Blvd to Enrico Fermi Drive	2030	0	6	3	6	6	22	2	2	4	4	6	61	**32**
1020034	San Diego County	New Arterial Siempre Viva Road	Alta Road to Lone Star Road	Arterial from Alta Road to Lone Star Road	2030	0	6	3	6	6	22	2	2	4	4	6	61	**32**

Roadway Project Rankings - U.S. Arterial Projects (in rank order)

Project No.	Jurisdiction	Project Name	Limits	Project Description	Year Open to Traffic	Congestion / Capacity (39%): 1. LOS Improvement	2. AADT Improvement	3. Accident Rate	4. Truck Pct. Share of AADT	5. POE Congestion	Cost Eff. (33%): 6. Cost Effectiveness	Project Readiness (28%): 7. Current Phase of Project	8. POE Connection	9. Multimodal Benefits	10. Environmental Benefits	11. Community and Economic Benefit	Weighted Score	Project Rank *
Maximum Possible Score						6	9	6	9	9	33	6	4	6	6	6	**100**	--
1020032	San Diego County	New Arterial Otay Mesa Rd.	Alta Road to Lone Star Road	Arterial from Alta Road to Lone Star Road	2030	0	6	3	6	6	22	2	0	4	4	6	59	**38**
1020049	San Diego County	Widen Heritage Road	Avenida de las Vistas to Airway Road	The scope of work includes the reconstruction of the existing road to a 6 - Lane Primary Arterial.	2025	6	6	6	6	6	11	2	2	4	4	4	57	**40**
1020026	San Diego County	New Arterial Lone Star Rd.	Sunroad Blvd to Vann Center Blvd	Arterial from Sunroad Blvd to Vann Center Blvd	2030	3	9	3	6	6	11	2	2	4	4	6	56	**42**
1020044	San Diego County	Widen La Media Rd.	Siempre Viva Road to Otay Mesa Road	Construct 6 Lane Prime and 5 Lane Major Arterial	2020	6	0	6	9	6	11	2	2	2	4	4	52	**49**
1020030	San Diego County	Widen Otay Mesa Rd.	Sanyo Rd to Enrico Fermi	Arterial from Sanyo Rd to Enrico Fermi	2030	3	3	3	6	6	11	2	0	4	4	6	48	**55**
1020031	San Diego County	Widen Otay Mesa Rd.	Enrico Fermi Rd to Alta Road	Arterial from Enrico Fermi Rd to Alta Road	2030	3	3	3	6	6	11	2	0	4	4	6	48	**55**
1020024	San Diego County	Widen Enrico Fermi Dr.	Airway Road to Siempre Viva Road	Arterial from Airway Road to Siempre Viva Road	2030	0	0	3	6	6	11	2	2	4	4	6	44	**61**

Roadway Project Rankings - U.S. Arterial Projects (in rank order)

						Congestion / Capacity (39%)					Cost Eff. (33%)	Project Readiness (28%)						
Project No.	Jurisdiction	Project Name	Limits	Project Description	Year Open to Traffic	1. LOS Improvement	2. AADT Improvement	3. Accident Rate	4. Truck Pct. Share of AADT	5. POE Congestion	6. Cost Effectiveness	7. Current Phase of Project	8. POE Connection	9. Multimodal Benefits	10. Environmental Benefits	11. Community and Economic Benefit	Weighted Score	Project Rank *
Maximum Possible Score						6	9	6	9	9	33	6	4	6	6	6	**100**	--
1020002	San Diego County	Replace Willow St. Bridge	Sweetwater Road to Bonita Road	Widen and replace bridge across Sweetwater River	2016	3	0	3	3	6	11	4	0	4	4	4	42	**63**
1020046	San Diego County	Widen Otay Mesa Rd.	Piper Ranch Road to Sanyo Road	Construct 6 Lane Primary arterial from Piper Ranch Road to Sanyo Road	2018	3	0	3	9	6	0	2	2	2	4	4	35	**64**

* Highway and arterial projects for U.S. and Mexico were ranked together. Project rank reflects order from the combined U.S. and Mexico list.

This page intentionally left blank

Interchange Project Rankings - U.S. Interchange Projects (in rank order)

					Congestion / Capacity (39%)					Cost Eff. (33%)	Project Readiness (28%)						
Project No.	**Jurisdiction**	**Project Name**	**Project Description**	**Year Open to Traffic**	**1. LOS Improvement**	**2. AADT Improvement**	**3. Accident Rate**	**4. Truck Pct. Share of AADT**	**5. POE Congestion**	**6. Cost Effectiveness**	**7. Current Phase of Project**	**8. POE Connection**	**9. Multimodal Benefits**	**10. Environmental Benefits**	**11. Community and Economic Benefit**	**Weighted Score**	**Project Rank ***
		Maximum Possible Score			6	9	6	9	9	33	6	4	6	6	6	**100**	--
2020010	San Diego County	I-805/Palm Ave.	Improvements to the interchange system of Palm Avenue/I-805 to accommodate for increase of traffic as a result of improvements to the SR905.	2018	6	9	6	6	9	33	4	4	6	4	4	91	**1**
2010004	Imperial County	SR 111/Jasper Rd.	Construct new freeway interchange	2025	0	9	3	3	6	33	4	4	4	4	6	76	**4**
2020014	San Diego County	SR 905/SR 125/SR 11 Northbound	Construct Freeway to Freeway connectors	2016	0	9	6	9	6	22	6	4	2	6	6	76	**4**
2020003	San Diego County	I-805/Main St./Auto Park Dr. Undercrossing	Revise Interchange	2015	0	9	3	3	9	33	2	4	6	2	4	75	**6**
2020011	San Diego County	SR 905/Heritage Road	Construction of 4 ramps from the SR 905 to Heritage Road. The ramps will include 2 off ramps with 2 dedicated left turn lanes and 2 dedicated turn lanes for each ramp. The on ramps shall be 2 lanes with a carpool lane and narrows to a single lane for access to SR 905. Also 2 dedicated left turn lanes and 1 dedicated right turn lane will be added to Heritage Road for the ramps.	2025	3	9	0	9	6	22	2	4	6	4	4	69	**11**
2020009	San Diego County	SR 905/SR 125 Southbound	Construct Freeway to Freeway connectors/ Outside lane widening	2020	0	9	6	9	6	11	6	4	2	6	6	65	**13**
2010001	Imperial County	I-8/Austin Rd.	Construct Interchange at Austin Road/I-8 (LRTP No. 9)	2025	0	9	6	3	6	22	2	2	4	2	4	60	**15**
2010007	Imperial County	SR 7/McCabe Rd.	Construct new interchange to accommodate future airport	2025	3	6	3	6	9	11	2	4	4	6	6	60	**15**

Interchange Project Rankings - U.S. Interchange Projects (in rank order)

					Congestion / Capacity (39%)					Cost Eff. (33%)	Project Readiness (28%)						
Project No.	Jurisdiction	Project Name	Project Description	Year Open to Traffic	1. LOS Improvement	2. AADT Improvement	3. Accident Rate	4. Truck Pct. Share of AADT	5. POE Congestion	6. Cost Effectiveness	7. Current Phase of Project	8. POE Connection	9. Multimodal Benefits	10. Environmental Benefits	11. Community and Economic Benefit	Weighted Score	Project Rank *
Maximum Possible Score					6	9	6	9	9	33	6	4	6	6	6	**100**	--
2020013	San Diego County	SR 11/SR 905 Southbound	Construct freeway to freeway connector	2018	0	6	6	9	6	11	6	4	0	6	6	60	**15**
2010002	Imperial County	I-8/Bowker Rd.	Construct interchange at Bowker Road/I-8 (LRTP No. 19)	2025	0	9	3	3	6	22	2	2	4	2	4	57	**20**
2010006	Imperial County	I-8/Dogwood Rd.	Upgrade interchange	2018	6	3	6	3	6	11	4	0	4	2	6	51	**21**
2010005	Imperial County	I-8/SR 186	Upgrade interchange	2030	0	6	3	0	3	11	2	4	4	4	6	43	**23**

* Projects for U.S. and Mexico were ranked together. Project rank reflects order from the combined U.S. and Mexico list.

Rail Project Rankings - U.S. Rail/Transit Projects (in rank order)

						Congestion / Capacity (42%)			Cost Eff. (36%)	Project Readiness (22%)					
Project No.	Jurisdiction	Project Name	Limits	Project Description	Year Open to Traffic	1. Capacity Improvement	2. POE Congestion	3. Local Circulation Congestion	4.Cost Effectiveness	5. Current Phase of Project	6. POE Connection	7. Environmental Benefits	8. Community and Economic Benefit	Weighted Score	Project Rank *
			Maximum Possible Score			18	18	6	36	6	4	6	6	**100**	--
3020023	San Diego County	Blue Line Express (540)	UTC to San Ysidro	Blue Line Express Trolley to San Ysidro via Downtown San Diego. (30.2 miles)	2040	18	18	6	24	2	4	6	6	84	**2**
3020024	San Diego County	UTC to San Ysidro (562)	UTC to San Ysidro	Trolley from UTC to San Ysidro via Kearny Mesa, Mission Valley, Mid-City, Southeastern San Diego, National City/Chula Vista via Highland Ave/4th Ave. (32.4 miles)	2040	18	18	6	24	2	4	6	6	84	**2**
3020021	San Diego County	San Ysidro to Downtown San Diego	San Ysidro to Kearny Mesa	San Ysidro to Downtown San Diego & Kearny Mesa via I-5 shoulder lanes/HOV lanes, Downtown, Hillcrest, Mission Valley (640) (26.5 miles)	2020	18	18	0	24	2	4	4	6	76	**5**
3020030	San Diego County	San Ysidro to Otay Mesa (638)	San Ysidro to Otay Mesa	Rapid Bus from San Ysidro to Otay Mesa via Otay along the SR 905 Corridor (Route 638). (12.1 miles)	2035	18	18	0	24	2	4	4	4	74	**6**
3020004	San Diego County	Desert Line Improvements	Division to Plaster City	Basic Service	2035	18	18	6	12	2	4	4	6	70	**7**
3020020	San Diego County	I-805 Corridor Transit Routes 680, 688, 689	Otay Mesa to Sorrento Mesa	These projects are all listed under one line item because the future projects (688, 689) are overlay projects for peak periods, and all three projects are funded together. Route 680: Otay Mesa to Sorrento Mesa via I-805 Corridor, Otay Ranch/Millenia, National City, Southeastern San Diego, Kearny Mesa (38.1 miles) Route 688: San Ysidro to Sorrento Mesa Express BRT (29.5 miles) Route 689: Bus Rapid Transit (BRT) Millenia/Otay Ranch to UTC/Torrey Pines Express (32.3 miles)	2018	18	12	6	24	2	0	4	4	70	**7**

Rail Project Rankings - U.S. Rail/Transit Projects (in rank order)

Project No.	Jurisdiction	Project Name	Limits	Project Description	Year Open to Traffic	Congestion / Capacity (42%): 1. Capacity Improvement	Congestion / Capacity (42%): 2. POE Congestion	Congestion / Capacity (42%): 3. Local Circulation Congestion	Cost Eff. (36%): 4.Cost Effectiveness	Project Readiness (22%): 5. Current Phase of Project	Project Readiness (22%): 6. POE Connection	Project Readiness (22%): 7. Environmental Benefits	Project Readiness (22%): 8. Community and Economic Benefit	Weighted Score	Project Rank *
Maximum Possible Score						18	18	6	36	6	4	6	6	**100**	--
3010086	Imperial County	Calexico East Intermodal Transportation Center	Menvielle Rd. to SR 7	Construct an Intermodal Transportation Center to facilitate pedestrian access of public and private transit services and taxis	2020	0	18	0	0	2	4	6	6	36	**9**
3020032	San Diego County	San Ysidro Intermodal Transportation Center	San Ysidro to San Ysidro	The San Ysidro Intermodal Transportation Center will provide a centralized facility for Trolley, local and long distance bus, taxi, jitney, and bicycle transportation adjacent to the San Ysidro POE.	2020	0	18	0	0	2	4	6	6	36	**9**
3010085	Imperial County	Calexico Intermodal Transportation Center	1st Street to Heber Avenue	Construct an Intermodal Transportation Center to facilitate pedestrian access of public and private transit services and taxis	2017	0	12	0	0	2	4	6	6	30	**11**
3010083	Imperial County	McCabe Rd./Dogwood Ave. Grade Separation	Intersection McCabe and Dogwood	Grade Separation of R.R intersection with McCabe Rd and Dogwood Avenue	2020	0	12	6	0	2	4	0	0	24	**12**
3010084	Imperial County	City of El Centro Grade Separations	City of El Centro	Grade Separations at various locations	2030	0	12	6	0	2	4	0	0	24	**12**

* Projects for U.S. and Mexico were ranked together. Project rank reflects order from the combined U.S. and Mexico list.

Roadway Project Rankings - Mexico Arterial Projects (in rank order)

						Congestion / Capacity (39%)					Cost Eff. (33%)	Project Readiness (28%)						
Project No.	Jurisdiction	Project Name	Limits	Project Description	Year Open to Traffic	1. LOS Improvement	2. AADT Improvement	3. Accident Rate	4. Truck Pct. Share of AADT	5. POE Congestion	6. Cost Effectiveness	7. Current Phase of Project	8. POE Connection	9. Multimodal Benefits	10. Environmental Benefits	11. Community and Economic Benefit	Weighted Score	Project Rank *
Maximum Possible Score						6	9	6	9	9	33	6	4	6	6	6	100	--
1040003	Municipality of Mexicali	New Central Arterial	Lázaro Cárdenas Blvd. to Gómez Morin Road	Construction of a 3.5 km (2.2 mi) primary roadway like the extension of the Rio Nuevo roadway	2015	6	6	6	9	9	33	4	2	4	4	4	87	**1**
1070012	Municipality of Tijuana	New International Otay II Blvd.	Otay II POE to Tollroad from Tijuana to Tecate	Construction of a 4 km roadway for trucks with 2 lanes in each direction for access to the Otay II border crossing	2017	0	3	3	9	6	33	4	4	2	6	6	76	**5**
1070011	Municipality of Tijuana	New Las Torres Blvd.	Highway Tijuana - Tecate to Otay II Blvd.	Construction of a 2 km (1.2 mi) roadway with 3 passenger lanes in each direction	2017	6	3	3	0	6	33	4	2	4	6	6	73	**9**
1070009	Municipality of Tijuana	Double Deck International Ave. West	Intersection of Via Rápida East to Access to Playas de Tijuana	Construction of a double deck for International Ave. west with a length of 10 km. for access to Downtown Tijuana areas and Puerta México border crossing	2016	3	3	6	6	9	22	4	2	4	6	6	71	**12**
1070014	Municipality of Tijuana	Industrial Blvd. Improvements	Airport access road to Terán Blvd.	Improvement of the primary 6 km (3.7 mi). roadway with access to the Otay I and II border crossings	2016	6	3	3	9	6	22	4	2	4	6	6	71	**12**
1070021	International Otay II Blvd.	New International Otay II Blvd.	Tijuana-Tecate Tollroad to Alamar Blv.	Construction of 1 km arterial from Tijuana-Tecate Toll road to Alamar Blvd.	2017	0	6	3	9	6	22	4	2	4	6	6	68	**19**
1040011	Municipality of Mexicali	Relocate Tourist Access Road	Calzada Abelardo L. Rodriguez to Limite Internacional	Northbound POV queue lanes to be realigned so as to not cause traffic jams for local city roads	2016	0	3	3	9	9	11	4	2	2	6	6	55	**44**
1060001	Municipality of Tecate	New Tourist Access Road	Avenida Benito Juárez to Avenida Internacional	A roadway will be built to replace current POV access to the Tecate Border Crossing	2015	0	6	3	6	3	11	4	4	2	6	6	51	**51**

Roadway Project Rankings - Mexico Arterial Projects (in rank order)

						Congestion / Capacity (39%)					Cost Eff. (33%)	Project Readiness (28%)						
Project No.	Jurisdiction	Project Name	Limits	Project Description	Year Open to Traffic	1. LOS Improvement	2. AADT Improvement	3. Accident Rate	4. Truck Pct. Share of AADT	5. POE Congestion	6. Cost Effectiveness	7. Current Phase of Project	8. POE Connection	9. Multimodal Benefits	10. Environmental Benefits	11. Community and Economic Benefit	Weighted Score	Project Rank *
Maximum Possible Score						6	9	6	9	9	33	6	4	6	6	6	100	--
1040009	Municipality of Mexicali	New Access Road in Los Algodones	Carretera a San Luis Rio Colorado to Limite Internacional	Construction of access roads to relocate northbound vehicle access to Los Algodones POE	2015	0	0	3	3	6	11	6	4	4	4	6	47	**58**
1040010	Municipality of Mexicali	SENTRI Lanes Access Road	Limite Internacional to Puente Reforma	SENTRI Lane access will be relocated to come in through Avenida Rio Nuevo	2018	0	0	3	0	6	11	6	4	2	6	6	44	**61**

* Highway and arterial projects for U.S. and Mexico were ranked together. Project rank reflects order from the combined U.S. and Mexico list.

Interchange Project Rankings - Mexico Interchange Projects (in rank order)

Project No.	Jurisdiction	Project Name	Project Description	Year Open to Traffic	Congestion / Capacity (39%): 1. LOS Improvement	2. AADT Improvement	3. Accident Rate	4. Truck Pct. Share of AADT	5. POE Congestion	Cost Eff. (33%): 6. Cost Effectiveness	Project Readiness (28%): 7. Current Phase of Project	8. POE Connection	9. Multimodal Benefits	10. Environmental Benefits	11. Community and Economic Benefit	Weighted Score	Project Rank *
Maximum Possible Score					6	9	6	9	9	33	6	4	6	6	6	**100**	--
2070008	Municipality of Tijuana	Modernization of vehicle overpass	Refurbishing of lanes, signage, rails, pedestrian paths, reinforcements, green areas.	2015	3	3	3	9	9	33	4	4	2	4	6	80	**2**
2060002	Municipality of Tecate	Tecate-Tijuana Toll Road Freeway Interchange	Completion of the roadway intersection	2015	3	6	3	9	3	33	6	2	2	4	6	77	**3**
2070007	Municipality of Tijuana	International Otay II Blvd./Alamar	Construction of node at International Otay II Blvd. and Alamar	2018	6	6	3	9	6	33	2	2	0	4	4	75	**6**
2040002	Municipality of Mexicalli	Railway Bridge to U.S.	This overpass will connect northbound traffic to the POE	2016	3	9	3	0	6	33	6	2	2	4	6	74	**8**
2040003	Municipality of Mexicalli	Colón Poniente Ave. Bridge	This bridge will provide northbound POE access to passenger vehicles traveling form the west side of Mexicali through Avenida Colón Poniente.	2017	3	9	3	0	6	33	6	4	0	4	6	74	**8**
2070005	Municipality of Tijuana	Industrial Ave./ Terán Terán	Optimization of Industrial Ave. Intersection -Terán Terán, access to Otay I and II border crossing	2016	6	6	3	9	6	22	4	2	0	6	6	70	**10**
2070001	Municipality of Tijuana	Tijuana - Tecate Toll Road/Blvd. de las Torres Bridge	Construction of 40 meter bridge with a 200 meter intersection over the tollroad from Tijuana - Tecate with access to the Blvd de las Torres.	2017	6	6	3	6	6	22	4	4	0	6	6	69	**11**
2040001	Municipality of Mexicalli	Lopez Mateos Bridge	Vehicle overpass connecting southbound vehicles to the regional roadway network through Avenida López Mateos	2016	3	3	3	3	6	22	6	4	2	6	6	64	**14**

Interchange Project Rankings - Mexico Interchange Projects (in rank order)

					Congestion / Capacity (39%)					Cost Eff. (33%)	Project Readiness (28%)						
Project No.	Jurisdiction	Project Name	Project Description	Year Open to Traffic	1. LOS Improvement	2. AADT Improvement	3. Accident Rate	4. Truck Pct. Share of AADT	5. POE Congestion	6. Cost Effectiveness	7. Current Phase of Project	8. POE Connection	9. Multimodal Benefits	10. Environmental Benefits	11. Community and Economic Benefit	Weighted Score	Project Rank *
Maximum Possible Score					6	9	6	9	9	33	6	4	6	6	6	**100**	--
2060001	Municipality of Tecate	Tecate-Mexicali Fwy/Las Torres Blvd.	Tecate-Mexicali and Las Torres Blvd. Highway Node	2016	3	3	3	6	3	22	4	2	4	4	6	60	**15**
2070006	Municipality of Tijuana	International Otay II Blvd./Tijuana-Tecate Toll Road	Construction of node connecting Otay II POE to Tijuana-Tecate Tollroad for trucks	2017	6	3	3	9	6	11	6	4	0	4	6	58	**19**
2070002	Municipality of Tijuana	Bellas Artes Airport Interchange	Construction of Airport - Bellas Artes Node to reduce traffic entering Tijuana from the Otay I border crossing.	2017	3	3	3	9	6	11	2	2	0	6	6	51	**21**

* Projects for U.S. and Mexico were ranked together. Project rank reflects order from the combined U.S. and Mexico list.

Rail Project Rankings - Mexico Rail/Transit Projects (in rank order)

						Congestion / Capacity (42%)			Cost Eff. (36%)	Project Readiness (22%)					
Project No.	Jurisdiction	Project Name	Limits	Project Description	Year Open to Traffic	1. Capacity Improvement	2. POE Congestion	3. Local Circulation Congestion	4.Cost Effectiveness	5. Current Phase of Project	6. POE Connection	7. Environmental Benefits	8. Community and Economic Benefit	Weighted Score	Project Rank *
Maximum Possible Score						18	18	6	36	6	4	6	6	**100**	--
3070002	Municipality of Tijuana	BRT Route 1	Puerta México POE to El Refugio	Route 1 from the Puerta México POE to El Refugio (near Cerro Colorado)	2015	18	18	0	36	2	4	6	6	90	**1**
3070001	Municipality of Tijuana	BRT Route 2	Otay II to Santa Fe	Longitud 21.40 km, tres terminales, Route from Otay to Santa Fe	2017	18	12	0	36	2	2	6	6	82	**4**

* Projects for U.S. and Mexico were ranked together. Project rank reflects order from the combined U.S. and Mexico list.

This page intentionally left blank

Expanded List of Ranked Projects--Roadway Projects (in rank order)

Project No.	Jurisdiction	Project Name	Limits	Project Description	Year Open to Traffic	Congestion / Capacity (39%): 1. LOS Improvement	2. AADT Improvement	3. Accident Rate	4. Truck Pct. Share of AADT	5. POE Congestion	Cost Eff. (33%): 6. Cost Effectiveness	Project Readiness (28%): 7. Current Phase of Project	8. POE Connection	9. Multimodal Benefits	10. Environmental Benefits	11. Community and Economic Benefit	Weighted Score	Project Rank *
		Maximum Possible Score				6	9	6	9	9	33	6	4	6	6	6	**100**	--
1040003	Municipality of Mexicali	New Central Arterial	Lázaro Cárdenas Blvd. to Gómez Morin Road	Construction of a 3.5 km (2.2 mi) primary roadway like the extension of the Rio Nuevo roadway	2015	6	6	6	9	9	33	4	2	4	4	4	87	**1**
1020048	San Diego County	Widen Britannia Blvd.	Airway Road to 675 feet south of Airway Road	Construct 4 Lane Major Arterial.	2016	3	9	6	9	6	33	4	2	4	4	4	84	**2**
1020041	San Diego County	Widen Siempre Viva Rd.	Brittania Blvd to La Media Rd	Construct 6 Lane Primary Arterial	2020	6	6	6	9	6	33	4	2	2	4	4	82	**3**
1020003	San Diego County	I-5+2 HOV	SR 905 to SR 54	Construct 2 HOV lanes	2040	6	3	3	9	9	33	2	4	2	4	6	81	**4**
1070012	Municipality of Tijuana	New International Otay II Blvd.	Otay II POE to Tollroad from Tijuana to Tecate	Construction of a 4 km roadway for trucks with 2 lanes in each direction for access to the Otay II border crossing	2017	0	3	3	9	6	33	4	4	2	6	6	76	**5**
1020028	San Diego County	New Arterial Lone Star Rd.	Enrico Fermi Road to Alta Road	Arterial from Enrico Fermi Road to Alta Road	2030	0	9	3	6	6	33	2	2	4	4	6	75	**6**
1020033	San Diego County	Widen Siempre Viva Rd.	City of SD to Alta Road	Arterial from City of SD to Alta Road	2030	0	9	3	6	6	33	2	2	4	4	6	75	**6**
1020047	San Diego County	Widen Heritage Rd.	Frontage of Otay Rio Business Park to 900 feet north of Otay Rio Business Park	Widen to 6 Lane Primary Arterial	2020	0	9	6	6	6	33	2	0	4	4	4	74	**8**
1020025	San Diego County	New Arterial Lone Star Rd.	Piper Ranch to Sunroad Blvd	Arterial from Piper Ranch to Sunroad Blvd	2030	0	9	3	6	6	33	2	0	4	4	6	73	**9**
1070011	Municipality of Tijuana	New Las Torres Blvd.	Highway Tijuana - Tecate to Otay II Blvd.	Construction of a 2 km (1.2 mi) roadway with 3 passenger lanes in each direction	2017	6	3	3	0	6	33	4	2	4	6	6	73	**9**
1020029	San Diego County	New Arterial Lone Star Rd.	Otay Mesa Road to Siempre Viva Road	Arterial from Otay Mesa Road to Siempre Viva Road	2030	0	6	3	6	6	33	2	2	4	4	6	72	**11**
1070009	Municipality of Tijuana	Double Deck International Ave. West	Intersection of Via Rápida East to Access to Playas de Tijuana	Construction of a double deck for International Ave. west with a length of 10 km. for access to Downtown Tijuana areas and Puerta México	2016	3	3	6	6	9	22	4	2	4	6	6	71	**12**

Expanded List of Ranked Projects--Roadway Projects (in rank order)

						Congestion / Capacity (39%)					Cost Eff. (33%)	Project Readiness (28%)						
Project No.	Jurisdiction	Project Name	Limits	Project Description	Year Open to Traffic	1. LOS Improvement	2. AADT Improvement	3. Accident Rate	4. Truck Pct. Share of AADT	5. POE Congestion	6. Cost Effectiveness	7. Current Phase of Project	8. POE Connection	9. Multimodal Benefits	10. Environmental Benefits	11. Community and Economic Benefit	Weighted Score	Project Rank *
		Maximum Possible Score				6	9	6	9	9	33	6	4	6	6	6	**100**	**--**
1070014	Municipality of Tijuana	Industrial Blvd. Improvements	Airport access road to Terán Blvd.	Improvement of the primary 6 km (3.7 mi). roadway with access to the Otay I and II border crossings	2016	6	3	3	9	6	22	4	2	4	6	6	71	**12**
1020014	San Diego County	Widen Airway Rd.	City of SD to Enrico Fermi Drive	Arterial from City of SD to Enrico Fermi Drive	2030	0	6	3	6	6	33	2	0	4	4	6	70	**14**
1010008	Imperial County	SR 115+2F	Evan Hewes Highway to SR 78	Add to 2 general purpose lanes	2035	0	3	3	9	9	33	2	2	2	2	4	69	**15**
1010015	Imperial County	Widen Imperial Ave.	I-8 to Aten Rd	Improve to 6 lane primary arterial	2030	6	3	6	3	6	33	2	0	4	0	6	69	**15**
1020052	San Diego County	SR 11+4T and CVEF	Enrico Fermi Drive to US-Mexico Border	Construct 4 Toll Lanes and commercial vehicle enforcement facility (CVEF) Segment 2	2017	6	9	6	9	6	11	6	4	0	6	6	69	**15**
1070021	Municipality of Tijuana	New International Otay II Blvd.	Tijuana-Tecate Tollroad to Alamar Blvd.	Construction of 1 km arterial from Tijuana-Tecate Tollroad to Alamar Blvd.	2017	0	6	3	9	6	22	4	2	4	6	6	68	**18**
1020012	San Diego County	SR 905+2F	I-805 to Border	Add 2 general purpose lanes	2018	0	3	3	6	6	33	2	4	0	4	6	67	**19**
1020021	San Diego County	New Arterial Enrico Fermi Dr.	Lone Star Road to Otay Mesa Road	Arterial from Lone Star Road to Otay Mesa Road	2030	3	9	3	6	6	22	2	2	4	4	6	67	**19**
1010016	Imperial County	Widen 8th St. Overpass	Wake Ave. to Centinela	Widen to 4 lanes	2030	6	9	3	3	6	33	2	0	4	0	0	66	**21**
1020043	San Diego County	Otay Mesa Truck Route	Brittania Blvd to Drucker Lane	Construct 3 Lane Road	2016	3	3	6	9	6	22	6	2	0	4	4	65	**22**
1020022	San Diego County	Widen Enrico Fermi Dr.	Otay Mesa Road to SR-11	Enhanced Arterial from Otay Mesa Road to SR 11	2030	0	9	3	6	6	22	2	2	4	4	6	64	**23**
1020050	San Diego County	SR 54+2 HOV	I-5 to SR 125	Construct 2 HOV lanes	2020	0	0	3	3	9	33	2	2	2	4	6	64	**23**

Expanded List of Ranked Projects--Roadway Projects (in rank order)

						Congestion / Capacity (39%)					Cost Eff. (33%)	Project Readiness (28%)						
Project No.	Jurisdiction	Project Name	Limits	Project Description	Year Open to Traffic	1. LOS Improvement	2. AADT Improvement	3. Accident Rate	4. Truck Pct. Share of AADT	5. POE Congestion	6. Cost Effectiveness	7. Current Phase of Project	8. POE Connection	9. Multimodal Benefits	10. Environmental Benefits	11. Community and Economic Benefit	Weighted Score	Project Rank *
		Maximum Possible Score				6	9	6	9	9	33	6	4	6	6	6	**100**	**--**
1010011	Imperial County	Widen Dogwood Road	SR 98 to Mead Rd	Improve to 5 lane primary arterial	2030	0	3	6	3	6	33	2	0	4	0	6	63	**25**
1010027	Imperial County	Widen Forrester Road	I-8 to SR 78/SR 86	Improve/Construct north-south corridor	2030	3	0	6	9	6	22	2	0	4	4	6	62	**26**
1020015	San Diego County	New Arterial Airway Road	Enrico Fermi Road to Alta Road	Arterial from Enrico Fermi Road to Alta Road	2030	3	6	3	6	6	22	2	0	4	4	6	62	**26**
1020016	San Diego County	New Arterial Airway Road	Alta Road to Siempre Viva Road	Arterial from Alta Road to Siempre Viva Road	2030	3	6	3	6	6	22	2	0	4	4	6	62	**26**
1020018	San Diego County	Widen Alta Rd.	Lone Star Road to Otay Mesa Road	Arterial from Lone Star Road to Otay Mesa Road	2030	3	6	3	6	6	22	2	0	4	4	6	62	**26**
1020019	San Diego County	New Arterial Alta Road	Otay Mesa Road to Airway Road	Arterial from Otay Mesa Road to Airway Road	2030	3	6	3	6	6	22	2	0	4	4	6	62	**26**
1020020	San Diego County	New Arterial Alta Road	Airway Road to Siempre Viva Road	Arterial from Airway Road to Siempre Viva Road	2030	3	6	3	6	6	22	2	0	4	4	6	62	**26**
1010009	Imperial County	New Arterial Imperial Ave.	McCabe Rd to I-8	Improve and construct a 6 lane primary arterial	2016	0	9	6	3	6	33	2	0	2	0	0	61	**32**
1020023	San Diego County	Widen Enrico Fermi Dr.	SR-11 to Airway Road	Enhanced Arterial from SR 11 to Airway Road	2030	0	6	3	6	6	22	2	2	4	4	6	61	**32**
1020027	San Diego County	New Arterial Lone Star Rd.	Vann Center Blvd to Enrico Fermi Drive	Arterial from Vann Center Blvd to Enrico Fermi Drive	2030	0	6	3	6	6	22	2	2	4	4	6	61	**32**
1020034	San Diego County	New Arterial Siempre Viva Rd.	Alta Road to Lone Star Road	Arterial from Alta Road to Lone Star Road	2030	0	6	3	6	6	22	2	2	4	4	6	61	**32**

Expanded List of Ranked Projects--Roadway Projects (in rank order)

						Congestion / Capacity (39%)					Cost Eff. (33%)	Project Readiness (28%)						
Project No.	Jurisdiction	Project Name	Limits	Project Description	Year Open to Traffic	1. LOS Improvement	2. AADT Improvement	3. Accident Rate	4. Truck Pct. Share of AADT	5. POE Congestion	6. Cost Effectiveness	7. Current Phase of Project	8. POE Connection	9. Multimodal Benefits	10. Environmental Benefits	11. Community and Economic Benefit	Weighted Score	Project Rank *
		Maximum Possible Score				6	9	6	9	9	33	6	4	6	6	6	**100**	**--**
1020007	San Diego County	SR 125+4T	SR 905 to San Miguel Rd	Add 4 Toll lanes from SR 905 to San Miguel Rd.	2040	0	6	0	3	6	33	2	2	0	4	4	60	**36**
1020008	San Diego County	SR 125+4T	San Miguel Rd to SR 54	Add 4 Toll lanes from San Miguel Rd. to SR 54	2040	0	6	0	3	6	33	2	2	0	4	4	60	**36**
1020032	San Diego County	New Arterial Otay Mesa Rd.	Alta Road to Lone Star Road	Arterial from Alta Road to Lone Star Road	2030	0	6	3	6	6	22	2	0	4	4	6	59	**38**
1010017	Imperial County	SR 98+2F	SR 111 to SR 7	Widen from 2 to 4 lanes on either SR-98 or Jasper Road	2020	6	0	6	9	6	11	4	2	4	4	6	58	**39**
1010018	Imperial County	SR 111+2F	SR 98 to I-8	Upgrade 4 lane expressway to 6 lane freeway and interchanges at Jasper Rd, McCabe Rd, Heber Rd	2035	0	3	3	3	6	22	4	4	2	4	6	57	**40**
1020049	San Diego County	Widen Heritage Rd.	Avenida de las Vistas to Airway Road	The scope of work includes the reconstruction of the existing road to a 6 - Lane Primary Arterial.	2025	6	6	6	6	6	11	2	2	4	4	4	57	**40**
1020009 (1)	San Diego County	I-805+4ML	SR 905 to Palomar St	Construct 4 Managed Lanes from SR 905 to Palomar St.	2030	0	3	3	3	9	22	2	4	2	4	4	56	**42**
1020026	San Diego County	New Arterial Lone Star Rd.	Sunroad Blvd to Vann Center Blvd	Arterial from Sunroad Blvd to Vann Center Blvd	2030	3	9	3	6	6	11	2	2	4	4	6	56	**42**
1040011	Municipality of Mexicali	Relocate Tourist Access Road	Calzada Abelardo L. Rodriguez to Limite Internacional	Northbound POV queue lanes to be rearranged so as to not cause traffic jams for local city roads	2016	0	3	3	9	9	11	4	2	2	6	6	55	**44**
1010001	Imperial County	I-8+2F	Forrester Road to SR 111	Add 2 general purpose lanes	2030	0	3	3	6	6	22	2	2	0	4	6	54	**45**
1010024	Imperial County	SR 98+2F (Phase 1C)	All American Canal to VV Williams	Phase 1C Widen from 2 lanes to 4 lanes.	2018	3	0	6	6	6	11	6	2	4	4	6	54	**45**
1010005	Imperial County	SR 111+2F	I-8 to SR 78	Add 2 general purpose lanes and construct interchanges	2035	0	3	3	9	6	22	2	2	0	2	4	53	**47**

Expanded List of Ranked Projects--Roadway Projects (in rank order)

						Congestion / Capacity (39%)					Cost Eff. (33%)	Project Readiness (28%)						
Project No.	Jurisdiction	Project Name	Limits	Project Description	Year Open to Traffic	1. LOS Improvement	2. AADT Improvement	3. Accident Rate	4. Truck Pct. Share of AADT	5. POE Congestion	6. Cost Effectiveness	7. Current Phase of Project	8. POE Connection	9. Multimodal Benefits	10. Environmental Benefits	11. Community and Economic Benefit	Weighted Score	Project Rank *
		Maximum Possible Score				6	9	6	9	9	33	6	4	6	6	6	**100**	**--**
1010023	Imperial County	SR 115+2F	I-8 to Evan Hewes Highway	Construct 4 lane expressway	2030	0	0	6	9	9	11	2	2	4	4	6	53	**47**
1020001 (2)	San Diego County	Heritage Road Bridge	Main Street to South of the Otay River	Regional Vehicular Bridge across Otay Valley (Fully Funded Project)	2017	0	9	3	3	6	11	4	2	4	4	6	52	**49**
1020044	San Diego County	Widen La Media Rd.	Siempre Viva Road to Otay Mesa Road	Construct 6 Lane Prime and 5 Lane Major Arterial	2020	6	0	6	9	6	11	2	2	2	4	4	52	**49**
1010026	Imperial County	SR 98+2F (Phase 1A)	Ollie to Rockwood	Widen from 4 to 6 lanes.	2018	3	0	3	6	6	11	6	2	4	4	6	51	**51**
1060001	Municipality of Tecate	New Tourist Access Road	Avenida Benito Juárez to Avenida Internacional	A roadway will be built to replace current POV access to the Tecate Border Crossing	2015	0	6	3	6	3	11	4	4	2	6	6	51	**51**
1010019	Imperial County	SR 98+2F	SR 98 to Cesar Chavez Blvd	At Grade Railroad Crossing at SR 98 and Cesar Chavez Blvd. widen from 2 to 4 lanes	2030	6	0	6	3	6	11	2	2	4	4	6	50	**53**
1010025	Imperial County	SR 98+2F (Phase2)	Dogwood to All American Canal	Phase 2 Widen from 2 to 4 lanes	2030	3	0	3	6	6	11	4	2	4	4	6	49	**54**
1020010 (3)	San Diego County	I-805+4ML	Palomar St to SR 94	Construct 4 Managed Lanes from Palomar St. to SR 94	2030	0	0	3	3	9	11	4	4	4	4	6	48	**55**
1020030	San Diego County	Widen Otay Mesa Road	Sanyo Rd to Enrico Fermi	Arterial from Sanyo Rd to Enrico Fermi	2030	3	3	3	6	6	11	2	0	4	4	6	48	**55**
1020031	San Diego County	Widen Otay Mesa Road	Enrico Fermi Rd to Alta Road	Arterial from Enrico Fermi Rd to Alta Road	2030	3	3	3	6	6	11	2	0	4	4	6	48	**55**
1020004	San Diego County	I-5+(2F+2 HOV)	SR 54 to I-15	Construct 2 general purpose and 2 HOV lanes	2040	0	0	3	6	9	11	2	4	2	4	6	47	**58**
1040009	Municipality of Mexicali	New Access Road in Los Algodones	Carretera a San Luis Rio Colorado to Limite Internacional	Construction of access roads to relocate northbound vehicle access to Los Algodones POE	2015	0	0	3	3	6	11	6	4	4	4	6	47	**58**

Expanded List of Ranked Projects--Roadway Projects (in rank order)

Project No.	Jurisdiction	Project Name	Limits	Project Description	Year Open to Traffic	Congestion / Capacity (39%)					Cost Eff. (33%)	Project Readiness (28%)						
						1. LOS Improvement	2. AADT Improvement	3. Accident Rate	4. Truck Pct. Share of AADT	5. POE Congestion	6. Cost Effectiveness	7. Current Phase of Project	8. POE Connection	9. Multimodal Benefits	10. Environmental Benefits	11. Community and Economic Benefit	Weighted Score	Project Rank *
Maximum Possible Score						6	9	6	9	9	33	6	4	6	6	6	**100**	**--**
1020051	San Diego County	Replace I-5/Dairy Mart Rd. Ramps	Dairy Mart Ramp to Dairy Mart Ramp	Convert hook ramps to diamond ramps	2040	0	9	6	3	9	0	2	4	0	6	6	45	**60**
1020024	San Diego County	Widen Enrico Fermi Dr.	Airway Road to Siempre Viva Road	Arterial from Airway Road to Siempre Viva Road	2030	0	0	3	6	6	11	2	2	4	4	6	44	**61**
1040010	Municipality of Mexicali	SENTRI Lanes Access Road	Limite Internacional to Puente Reforma	SENTRI Lane access will be relocated to come in through Avenida Rio Nuevo	2018	0	0	3	0	6	11	6	4	2	6	6	44	**61**
1020002	San Diego County	Replace Willow St. Bridge	Sweetwater Road to Bonita Road	Widen and replace bridge across Sweetwater River	2016	3	0	3	3	6	11	4	0	4	4	4	42	**63**
1020046	San Diego County	Widen Otay Mesa Road	Piper Ranch Road to Sanyo Road	Construct 6 Lane Primary arterial from Piper Ranch Road to Sanyo Road	2018	3	0	3	9	6	0	2	2	2	4	4	35	**64**

* Highway and arterial projects for U.S. and Mexico were ranked together.

F=General Purpose Freeway Lane; T=Toll Lane: ML=Managed Lane; HOV=High Occupancy Vehicle Lane

(1) Project No. 1020009, I-805 + 4 ML (SR 905 to Palomar St.): This segment will be revised from 8F + 4 ML to 8F + 2 HOV in the SANDAG 2050 Regional Transportation Plan (RTP) Update.

(2) Fully funded project

(3) Project No. 1020010, I-805 + 4 ML (Palomar St. to SR 94): The segment between Palomar St. and SR 54 will be revised from 8F + 4 ML to 8F + 2 HOV in the SANDAG RTP Update.

PROJECT NUMBER GENERATION

Project numbers are automatically generated as part of the Web-based Data Management Tool. Project Number is a combination of Mode Type, County or Jurisdiction Code, and the Project Number.

Mode Type:

- 10=Roadway
- 20=Interchange
- 30=Rail
- 40=POE
- 50=Non-Motorized Modes of Crossborder Travel
- 60=Short-term Operational and Minor Capital Investment Projects to Reduce Border Wait Times

County/Jurisdiction Code:

- 10=Imperial County
- 20=San Diego County
- 30=Ensenada Municipality
- 40=Mexicali Municipality
- 50=Playas de Rosarito Municipality
- 60=Tecate Municipality
- 70=Tijuana Municipality
- 80=Other

Project No.

001 - 999

Examples:

Roadway Project in Imperial County:	1010001
Roadway Project in Tijuana:	1070001
Interchange Project in Tijuana:	2070001